

М. М. ГРОМОВ

На земле
и в небе

Table of Contents

[Annotation](#)

[Михаил Михайлович Громов В небе и на земле](#)

[ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА](#)

[ДЕТСТВО](#)

[ТЕРЁБИНО](#)

[УЧЁБА](#)

[ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ КУРСЫ Н.Е.ЖУКОВСКОГО](#)

[В МОСКОВСКОЙ ШКОЛЕ АВИАЦИИ](#)

[В ШКОЛЕ СТРЕЛЬБЫ И БОМБОМЕТАНИЯ В СЕРПУХОВЕ](#)

[ЧТО ПОСЕЕШЬ - ТО И ПОЖНЁШЬ](#)

[ЧЕЛОВЕК - ЖИВОЙ ПРИБОР](#)

[НА ЗАРЕ ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ](#)

[ПЕРЕЛЁТ МОСКВА-ПЕКИН-ТОКИО](#)

[ПЕРЕЛЁТ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТОЛИЦАМ ЗА ТРИ ДНЯ](#)

[ДНИ СЛЕДУЮТ ОДИН ЗА ДРУГИМ, НО НЕ ПОХОДЯТ ДРУГ НА ДРУГА](#)

[АНТ-9](#)

[1930-Е ГОДЫ](#)

[ЯКОВ ИВАНОВИЧ АЛКСНИС](#)

[ЭПОХА АНТ-25](#)

[«МАКСИМ ГОРЬКИЙ»](#)

[ПАРИЖ МИМОХОДОМ](#)

[НОВАЯ ВЕХА В ЖИЗНИ](#)

[КОНЕЦ ЛЁТНОЙ РОМАНТИКИ](#)

[ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА](#)

[ФРОНТ](#)

[ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ](#)

[РАЗДУМЬЯ ОБ АВИАЦИИ И ЦАГИ](#)

[ВОСПОМИНАНИЯ О СУДЬБАХ МОИХ БЛИЗКИХ ДРУЗЕЙ И ЗНАКОМЫХ](#)

[О СЛЕДУЮЩИХ ГЛАВАХ](#)

[О КОННОМ СПОРТЕ](#)

[ОБ ОХОТЕ И ПРИРОДЕ](#)

[МЫСЛИ ОБ ИСКУССТВЕ](#)

[ПОСЛЕСЛОВИЕ](#)

Annotation

Мемуары нашего знаменитого лётчика М.М. Громова. Раньше это были фрагменты -- то, что касалось его военных лет. (Спасибо С. Бабаину, предоставившему текст и вдове М.М. Громова за разрешение разместить эти выдержки в сети). Добавление 12.IV.2004 -- теперь мемуары есть в сети полностью, на получившем недавно новое имя хорошем сайте о лётчиках-испытателях www.testpilot.ru OCR и правка: Бабаин Сергей Дополнительная обработка: Hoaxer (hoaxer@mail.ru)

Михаил Михайлович Громов

В небе и на земле

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Мои друзья и знакомые часто просили и просят меня рассказать что-либо из моей жизни. Иногда я вдохновлялся и тогда с удовольствием вспоминал о своём прошлом. И всякий раз убеждался в необходимости написать книгу. Однако рассказывать легко, а писать о рассказанном - не так-то просто. Но я так часто слышал от друзей и знакомых просьбу написать книгу о себе, причём это пожелание аргументировалось живой необходимостью в такой книге и высказывалось с такой настойчивостью, что во мне восстал дух противоречия! «Теперь, - отговаривался я, - так много пишут, причём все - «от мала до велика», что если всё читать, так и писать самому нечего, некогда и незачем». Я отложил кое-что начатое и очень долго мне было противно даже думать о писании, тем более что всё уже рассказывалось так много и часто, что и мне начало надоедать. И надо же было моей жене дать в журнал «Наука и жизнь» начатые мною записки о моём детстве. Тут уж я невзвидел света. Посыпались письма, звонки по телефону с вопросами: когда же выйдет продолжение... Были даже визиты по этому поводу. Словом, я совсем лишился покоя. Тогда я прочёл напечатанное в журнале, сличил с тем, что я написал и нашёл, что не

так-то уж много поправок сделала редакция. Это меня как-то ободрило, и я, наконец, решился.

Составил твёрдый график своей жизни и приступил к делу. Оказалось, что не так-то легко взяться за перо. Но уж если я дал слово самому себе, то от него не отступлюсь. Поэтому начал вставать не позже семи часов утра. Полтора часа зарядки на балконе девятого этажа в любую погоду плюс полтора часа штанги. Душ, бритьё. Потом сочинительство. Перед обедом ещё полтора часа зарядки. До пяти часов к телефону не подходил и просил всех домашних отвечать, что я буду после пяти. После обеда - час прогулки; как говорили римляне: «После обеда стой или делай 1000 шагов». Вернувшись с прогулки, писал до девяти часов вечера. Ни капли алкоголя. Сбросил 16 килограммов веса и стал весить столько, сколько весил в молодости - 85 килограммов. Рост у меня был 184 см. Сейчас - не знаю. Некогда. Многие из знакомых одобряли мой ритм жизни, некоторые - нет. Но в итоге за пять месяцев книга в основном была закончена.

Книга была написана, но света не увидела. В редакциях больше года длилось «хождение по мукам». И редакторы, и рецензенты далеко не благосклонно отнеслись к книге, но признавали, что она интересна и подлежит напечатанию. История «хождения по мукам» убедила меня в безнадёжности увидеть свою книгу в исходном виде. Даже не надеюсь на это, так как обычно редактор хочет, чтобы книга была написана в его интерпретации. И тогда я решил: пусть они сами и пишут! Писать книгу интересно тогда, когда читатель при прочтении может соглашаться или не соглашаться с автором. Но пока, к сожалению, во всех государствах принято одно лишь положение: нужно писать так, чтобы читатель соглашался почти со всем.

На длинном жизненном пути человека о нём всегда складывается какое-то определённое мнение; думаю, что и я не избежал этой участи. Хотя со стороны, говорят, виднее. Но хочется и самому поделиться мнением о себе и своей деятельности, и вот почему: я читал несколько книг о себе, но себя в них не нашёл. Исторические факты и психологический облик, как мой, так и других знакомых мне людей, бывали не только искажены, а иногда просто являлись или фантазией авторов, или их предубеждённым мнением. А главное, личность моя выглядела так трафаретно, что я был похож на всех героев, а они все - на меня.

Поэтому я и решил написать о своём жизненном пути, о себе, поделиться своим опытом, осветить то, что, как мне кажется, могло бы быть полезным и поучительным, а может и просто интересным для читателей.

Эта книга не развлекательного содержания. Я описываю в ней обстановку, среду и условия, в которых проходили моя жизнь и работа. И делаю это с определённой целью: делюсь своим опытом и анализируя свою деятельность, я оформляю выводы в виде психологических

формул. Так, о детстве я рассказываю потому, что хочу показать наибольшее влияние этого периода жизни на формирование личности, её психологических и физических качеств, нужных для будущей жизни и профессии. Описание перелётов и испытательных полётов связывается с размышлениями об их целях, значении, проблемах организации и надёжности их совершения.

Эта книга - плод моих личных наблюдений, впечатлений и раздумий. Главными источниками при её написании были моя память, мои восприятия, философский строй моих мыслей и романтичность моего характера. Поэтому и читателю я старался сообщить мою установку в жизни: больше думать, наблюдать, обобщать и помнить, что на воротах при входе в главное здание в Колтушах И.П.Павлов написал изречение весьма глубокого смысла: «Наблюдательность».

Поток информации способствует приобретению знаний, но освоение должно сопровождаться выводами. Об этом предупреждал ещё Л.Н.Толстой: когда во время беседы с В.Э.Мейерхольдом он спросил, много ли тот читает, а известный театральный режиссёр, робея, ответил, что мало, писатель сказал: «Вот и правильно. Когда человек много читает, но мало думает, то он становится вроде кладезя чужих мыслей, а своих - ни ума, ни творчества он не проявляет. Он теряет себя». Я следовал в своей жизни этому убеждению и шёл таким путём - я больше думал, чем читал.

В книге затрагиваются многие темы, подчас далёкие и казалось бы, не связанные друг с другом. Но они, так или иначе, способствовали развитию интеллекта путём расширения кругозора и, в конечном счёте, формировали духовную жизнь автора.

Серьёзные размышления о патологической сущности происхождения войн; научное обоснование определённых позиций в искусстве; разговор о различных видах спорта и методах их освоения; рассказы об охоте, как о средстве совершенствования некоторых качеств человека; о природе, как о средстве познания прекрасного - всё это пишется для того, чтобы выводы из моих размышлений вызывали положительные результаты для тех, кто прочитает книгу.

Главной же темой книги я считаю методы работы над совершенством своей психической деятельности в самой разнообразной форме, ибо «всякая без всяких исключений психическая деятельность заканчивается мышечным движением» (И.М.Сеченов). Иначе: всякая наша деятельность и поведение есть конечное внешнее выражение нашей психической деятельности. Как же можно не работать над её совершенствованием?... Ответом на этот вопрос являются мои мысли и определённые мною формулы.

Учение И.М.Сеченова, которого я считаю своим главным учителем в жизни и профессиональной деятельности, и особенно его труд «Рефлексы головного мозга» были для меня «ключом», который помог

мне открыть «дверь» в область научного обоснования теории совершенства психики человека.

Те, кто хочет работать надёжно и качественно, надеюсь, смогут извлечь для себя положительные выводы из тех методов, которые я применял в своей жизни.

ДЕТСТВО

Поскольку человеческая личность формируется под влиянием двух факторов - его природных, наследственных свойств и особенностей и воздействия, влияния окружающей среды, то мне нельзя не начать с описания моего раннего детства, когда это влияние было особенно сильно (как и его последствия). Я убеждён в том, что кое-что, привитое с детства, остаётся на всю жизнь.

Детство - счастливая пора моей жизни. Родители сделали всё для меня и моей сестры, чтобы создать условия всестороннего выявления и развития как физического, так и духовного нашего облика.

Отец, многогранно одарённый человек, казалось бы, уделял мало времени нашему воспитанию. Однако теперь я не могу переоценить его влияние на меня. Несколько его слов, две-три фразы, как бы случайно брошенные, причём весьма резко, запоминались и помнятся до сего времени.

С трёх лет физическое воспитание, любовь к музыке и рисованию, к природе (в том числе и живой), поощрение к самостоятельным, самым различным занятиям, развлечениям и увлечениям, особенно к творческой деятельности, достигались той свободой, предоставленной ребёнку, и доверием к нему, которые не всякий, может быть, оправдает.

Нельзя было не увлечься тем, чем увлекался отец. Многогранно одарённый человек, он увлекался не только своей профессией, а, с большой страстностью, и многим другим.

Мать умела и успевала находить время абсолютно на всё. Она была очень начитанной женщиной, всесторонне интересовавшейся жизнью и поражала своей неутомимой энергией. Меня всегда поражала её способность находить время для чтения: она буквально «глотала» книги. Особенно большой след она оставила в нашем с сестрой духовном развитии своим захватывающим выразительным чтением. Мать еле успевала снабжать меня всем необходимым для рисования и прочих видов художеств. Это был волевой человек и образцовая семьянинка.

Совершенно исключительное влияние и след на всю мою жизнь оставила природа. Мне посчастливилось жить летом и зимой среди

природы до самого начала моей профессиональной деятельности. Её **очарование** *(Здесь и далее выделено М.М.Громовым. - Прим. ред.)* наделило меня на всю жизнь чувством прекрасного и сделало романтиком даже в освоении техники и в других серьёзных делах.

Наконец, исключительную роль в моём воспитании сыграла предоставленные мне родителями, особенно отцом, свобода и самостоятельность, а это, несомненно, способствовало развитию творчества, инициативы и потребности к работе. Вспоминаю, что поощрение отцом разносторонности и многообразия физических увлечений и упражнений не могло не развить очень нужное, а может и одно из главных для моей будущей профессии, качество - способность к быстрому освоению координации движений (действий) и быстроту реакции. В этом-то и заключён смысл рассказа о детстве. Именно от этого и зависело моё быстрое и успешное освоение полётов. Первый самостоятельный вылет я совершил через 1 час 43 минуты полётов с инструктором, в то время как мои сверстники вылетели самостоятельно лишь через 2 часа 45 минут полётов с инструктором.

Не могу обойти молчанием происхождение нашей фамилии - Громовы. Предание это передавалось из поколения в поколение. Мне его рассказал отец. Во Владимирской губернии один мужичок пахал землю, распевая песни. Проезжавший мимо барин, услышав его голос и само исполнение, забрал его в Петербург и определил в певчий в какой-то собор. Новый певчий поражал силой своего голоса. Когда он брал «форте», то звенели стёкла в соборе. Там и дали ему фамилию - Громов. Позже он был даже возведён в какой-то духовный сан. Несколько поколений наследовали духовное звание, но последующие стали гражданскими чиновниками.

Сейчас, когда я пишу эту книгу, я ясно вижу, что в моём духовном облике унаследованы некоторые характерные черты и отца и матери. Отцовских, правда, больше. «Яблочко от яблоньки недалеко падает».

Отец мой - Михаил Константинович Громов - рос и учился в Твери, в семье дворянской интеллигенции. Во время учёбы в среднем учебном заведении у него проявились большие способности к музыке и рисованию. Человеком он был творчески одарённым. Десяти-одиннадцати лет, услышав на городском бульваре музыку, он прибежал домой и очень точно воспроизводил на скрипке услышанное. В 8-м классе гимназии он нарисовал стрельца, да так хорошо, что его картина была вывешена в актовом зале гимназии. Вспоминаю, что все Громовы обладали в какой-то степени способностями к рисованию.

После гимназии отец поступил в Московский университет на медицинский факультет. Каникулы он обычно проводил у своих родных в Твери, где и встретился с моей матерью - Любовью Игнатьевной Андреевой.

Она была из крестьянской семьи. Мой дед, её отец - Игнатий Андреевич Андреев - был малограмотным, он мог лишь ставить свою

подпись; а бабушка, любимая моя - Домна Спиридоновна - была совсем неграмотной. Жили они в 25 километрах от Твери, в сельце Терёбино. Из десяти их детей мать моя родилась вторым ребёнком и, когда подросла, убежала из дому в Петербург, чтобы получить образование. Там она окончила акушерские курсы, вернулась в Тверь и повстречалась с отцом. Вскоре они тайно обвенчались. Тайно, потому что это был «неравный» брак. Узнав об этом, родные отца отвергли тогда их брак и ничем не помогали сыну-студенту. Отец зарабатывал уроками, а мать - акушерством. В эти времена им было очень трудно жить с двумя детьми: у меня была сестра Софья, на полтора года старше меня. Когда я родился, меня укладывали не в детскую кроватку и не в коляску, а в бельевую корзину.

Родители мои «стали на ноги» лишь тогда, когда отец окончил университет и стал военным врачом, получив направление по службе в Калугу. С этих пор финансовые дела семьи стали поправляться.

Я помню себя с трёх лет: помню, как, держась за руку матери и гуляя по улицам Калуги в синей поддёвке, подпоясанной красным кушаком, я распевал свою любимую песню «Потеряла я колечко, потеряла перстенёк...»; помню, как мы ходили с матерью в гости, где у меня завелась нежная дружба с четырёхлетней девочкой. Её звали Надюсей. У Надюси была игрушка, совершенно меня покоровшая: серый конь, на которого можно было садиться верхом и качаться, как на кресле-качалке. С той ранней поры страсть к лошадям вспыхнула и зажглась непреодолимо.

Вскоре из Калуги отца перевели по службе в военный городок Мыза-Раёво, в полутора километрах от станции Лосиноостровская (её иногда называли Лосинка). Мне было тогда три с половиной года. По приезде на станцию меня, сонного, отец взял на руки и перенёс из поезда в казённую пролётку, а мать вела сестрёнку за руку. Было темно, шёл мелкий осенний дождь. В одном километре от станции был переезд через железную дорогу на её правую сторону (от Москвы), а дальше я заснул и проснулся на другой день уже в городке Мыза-Раёво. С той поры знакомство с семьёй Надюси продолжалось лишь в письмах и редких их приездах в Москву. Несколько позже, когда я уже научился писать (лет в семь), мои чувства к Надюсе ещё сохранялись. Я послал ей как-то открытку, на которой был изображён малыш, вроде меня, гадавший на ромашке, обрывая лепестки цветка: «любит - не любит». Она ответила мне тоже открыткой, на которой девочка вынимала из ушка серёжку со словами: «Для милого дружка - серёжка из ушка». Но потом эта милая детская дружба постепенно угасла...

На этом я прервал писание, чтобы чуть передохнуть. Взглянув на пришедшую почту, я увидел письмо. Оно было получено редакцией журнала «Наука и жизнь», которая любезно переслала его мне. Написала это письмо женщина, жившая в той же даче (на втором этаже), в которой проживала наша семья последнее время на

Лосиноостровской. Соседка, прочитав в журнале «Наука и жизнь» небольшую статью обо мне - «Начало пути» - вспомнила те времена, красоту природы, окружавшей тогда Лосинку, Останкино, Свиблово и выразила пожелание поставить на даче, где мы проживали, мемориальную доску. Но это неосуществимая мечта... Прошло 70 лет. Теперь на этом месте стоят многоэтажные жилые дома, а вместо Лосинки вырос город Бабушкин (*В настоящее время город Бабушкин входит в состав Москвы.*). А в те времена станция Лосиноостровская размещалась в маленьком деревянном домике, и были две низенькие платформы, возле которых останавливались пассажирские поезда. Лосиноостровская была большой, сортировочной станцией. Почти рядом со станцией находился домик, в котором жил начальник станции Переслегин со своей семьёй. На левой стороне железной дороги было несколько дач и одна лавка. На правой стороне, напротив станции, стоял небольшой деревянный домик, который со всех сторон окружал только лес. В этом домике жил начальник железнодорожного движения станции - старичок-немец со своей супругой и сыном - «вечным студентом» Артуром. Фамилия их была Гаузе. Я пишу об этих фамилиях, так как в 1975 году случайно на отдыхе в пансионате меня вдруг остановил один генерал и спросил: не говорит ли мне что-либо фамилия Переслегин? Я посмотрел на него внимательно и, так как он очень похож на своего отца, узнал в нём сына бывшего начальника станции Лосиноостровская. Прошло более 65 лет с тех пор, как мы не виделись. Мы были, конечно, рады такой неожиданной встрече и вспоминали те давние времена - родителей, родных, станцию с её сторожем Баландиным с широкой бородой-«лопатой». Баландин давал один звонок (в специальный медный колокол) перед подходом поезда к станции, два звонка - при остановке поезда и три звонка - когда все пассажиры должны были сесть в поезд. Свисток паровоза был последним сигналом к отправке. Первый звонок был очень кстати и удобен особенно зимой. Греющиеся в помещении станции знали, когда было пора выходить к поезду. Вспоминали мы с Переслегиным многие семейные встречи, праздники с ряжеными. Вспомнили, как однажды Артур, парень громадного роста, нарядился в женское платье, надев шляпу с торчащим кверху большим пером. И вот эту «даму» вёл под «ручку» кавалер ниже «её» чуть ли не вдвое. Контраст в росте вызывал смех, когда они прогуливались по платформе мимо людей, ожидавших поезд. Все знавшие Артура любили его как балагура, первого весельчака и остроумного человека. Расстались мы с Переслегиным, обменявшись адресами и пожелав друг другу здоровья. В нашем возрасте все разговоры заканчиваются пожеланиями одного и того же...

Передышка кончилась, и я снова могу продолжить свой рассказ, прерванный небольшим отступлением.

Военный городок Мыза-Раёво был расположен на базе бывшей старинной усадьбы. Возле неё находился старый парк с двумя искусственными прудами и великолепными, уже старыми, липовыми и берёзовыми аллеями. Менее чем в одном километре от нашего жилья был большой пруд, в котором водились караси... Окружающая природа была девственна и живописна!

Отец мой ещё со студенческих лет был силачом и отличным гимнастом. В его комнате всегда висели трапеция и кольца, а в углу комнаты лежали гири. Когда он проделывал различные упражнения и трюки, я взирал с удивлением и страстностью, и желание подражать ему было во мне непреодолимо. Гениальный И.М.Сеченов пишет, что «подражательность вообще есть свойство, присущее всем без исключения людям, притом пронизывающее всю жизнь, и в зрелом возрасте в страшно сильной дозе...» Да, он, как всегда, прав. Я думаю, и я «обезьянничал», тем более что отец «подначивал» меня и иногда говорил:

– А вот «лягушку» тебе на трапеции ни за что не сделать!

Или:

– А вот такого упражнения с гирей тебе не сделать! (конечно, с соответствующим весом).

Я старался, как мог, и многое мне удавалось. Отец, как врач, твёрдо был убеждён, что здоровый ребёнок не может «надорваться». Он говорил, что таких случаев в жизни не было, и быть не может. Особенно это относилось к ребёнку, у которого защитная реакция чрезвычайно сильна. С такой точкой зрения не все согласятся. Но вот И.М.Сеченов пишет: «Кто знает, как ребёнок пускает в ход все заученные им движения, причём пускает их с непостижимой для взрослого энергией?» Я - живой пример правоты их мнений.

Летом мы, ребята, увлекались различными спортивными играми, бегали наперегонки, играли в «чижика», в лапту и т.п. Чарующее влияние природы было постоянным и очень сильным! С ранней весны мы собирали цветы; затем поспевала земляника, за ней - лесная малина, а там появлялись и грибы. Не сразу можно ответить, что может быть увлекательнее и прекраснее такого общения с природой...

Шло время. Довольно рано отец подарил мне перочинный нож, объяснив его назначение и как нужно им пользоваться. Этот универсальный инструмент пришёлся мне по вкусу. Правда, я иногда всё же обрезаю, но без него мне, мальчишке, было как без рук. Я делал то «чижика», то мельницы над весенними ручьями, то лук со стрелами, удочки... В результате мои руки обрели ловкость и осторожность, а это - путь к мастерству.

В шесть лет я уже научился плавать и уходил с ребятами на дальний пруд купаться. Мать сильно беспокоилась, а отец, наоборот, всегда поощрял мою самостоятельность. Я как-то случайно услышал разговор

матери с отцом. Она сетовала, что я убегаю на пруд с ребятами, забывая даже спросить разрешения.

- Ведь это может плохо кончиться! - говорила она.

Но отец ей ответил:

- Видимо, мал ещё, поэтому заиграется и забывает спросить разрешения. Что же поделаешь! Ведь если он «утечёт», то ничем уже не поправишь, а вот при возвращении надо объяснить, что ты волнуешься, когда не знаешь, где он. Нужно, чтобы ему стало стыдно. Но разрешать всё же нужно, это дело полезное, пусть растёт здоровым и смелым.

Такие слова почему-то запоминаются на всю жизнь...

Однажды вечером отец взял меня с собой прогуляться на «большой» пруд. Он захватил с собой старое шомпольное ружьецо, а я взял сачок для ловли рыбы. Подойдя к самому пруду, я спустился к ручью, впадавшему в пруд, чтобы не мешать отцу, решившему поохотиться на уток, и стал ловить пескарей. Вскоре раздался выстрел. Я не вытерпел и побежал к отцу посмотреть, что там происходит. А он подстрелил утку и, ликующий, шёл мне навстречу. На меня это произвело сильное впечатление, особенно после того, как он взволнованно рассказал, как ему это удалось сделать.

На другой день, когда отец был на службе, я взял ружьё, стоявшее в углу кабинета отца, и начал его заряжать по всем правилам, так как видел всю эту операцию, продельваемую отцом, не раз. Надев, наконец, пистон на капсюль, я вышел на улицу и, прицелившись в полено, стоявшее около забора, спустил курок... Осечка!

Я перепугался, думая, что я что-то перепутал. Но нет, я всё делал, как и отец. Тогда я поставил ружьё на место. Вечером отец хотел прогуляться с ружьём. Когда же он взял его в руки, то обнаружил, что под курком находится пистон, и понял, что ружьё заряжено. Он вышел на улицу, прицелился в то же самое полено и... раздался выстрел. Отец осмотрел полено, поражённое дробью. К моему страху, а более - к моему удивлению, отец, ликующий, пошёл к матери и рассказал ей об этом происшествии. Я потом узнал, почему у меня была осечка: я неплотно надел пистон на капсюль. Отец же подозвал меня и сказал:

- Ну молодец! Ты правильно зарядил ружьё. Только в следующий раз делай это с разрешения.

Мне тогда было 7 лет. Через несколько дней отец подарил мне маленькое малокалиберное ружьецо «Монте-Кристо». Вручая мне ружьё, отец предупредил меня обо всех мерах предосторожности при обращении с ним, которые необходимы для безопасности окружающих и меня самого.

Может быть, не все согласятся с таким методом воспитания... Но отец, видимо, считал меня уже достаточно подготовленным для этого и он не ошибся.

Различные игры и занятия продолжались не только летом, но и зимой. Отец и мать всегда подсказывали, чем можно было бы увлечься.

В военном городке Мыза-Раёво зимой мы расчищали ближний прудок, когда он замерзал, и катались на коньках, а в лесу ходили на лыжах. Своими руками взрослые и дети строили деревянную (на столбах) гору, поливали её водой и катались с неё на санках всех размеров, в одиночку и по несколько человек. Катались с увлечением все - от мала до велика.

Не могу не упомянуть и о зимних вечерах того времени. В этом городке я был ещё в дошкольном возрасте. Лет с шести, видя, как отец рисует, пишет маслом или акварелью, я так пристрастился к рисованию, что это увлечение занимало у меня иногда целые вечера. И я преуспевал в этом занятии. В юношеском возрасте я уже мог нарисовать портрет за 20-30 минут.

А иной раз вечером отец брал в руки гитару, а я - балалайку или трёхрядную гармошку, и мы задавали концерт в чисто русском стиле. Отец играл на всех инструментах, какие только были в доме: на пианино, скрипке, на гармошке, гитаре, балалайке... Но только как дилетант: он никогда не учился музыке специально. Я склонен думать, что его родители неправильно определили его будущую профессию. Мой дед (по отцу) говорил своему сыну: «Поп, доктор и математик никогда не пропадут в жизни». Все остальные профессии он считал ненадёжными. Вот отец и стал доктором. Но он занимался не только врачебной деятельностью. Я его помню всегда увлекающимся человеком. Одно время, в молодости, он увлёкся столярным мастерством и смастерил почти всю обстановку для своего дома. Очень хорошо помню его буфет, письменный стол, сделанный с большим вкусом и мастерством, с инкрустацией из разноцветной фатры. А какие игрушки он мастерил для меня! Крестьянскую телегу в полметра длиной (это без оглоблей!), тарантас, да с каким искусством! Конюшню сделал из фанеры - с двумя денниками и сеновалом на втором этаже. Отец знал о моём увлечении лошадьми - и живыми и игрушечными. Было очень интересно наблюдать, как отец выпиливал лобзиком по фанере. Помню, он сделал как-то аптечку, очень изящную, и дверцы её украшал выпиленный рисунок на голубом фоне. Конечно, и я заразился этим делом, да и игрушки тоже любил делать сам.

Однако после столярного дела отец переключился на слесарное и, освоив его, сделал самоточку для мелких работ. Сделал он её на плохоньком старом токарном станке, купленном по случаю. Конечно, он обзавёлся самыми разнообразными инструментами. Всем этим он разрешил пользоваться и мне. Я сделал пушки, выточенные на токарном станке. Они отлично стреляли крупными дробинами по карточным домикам и разным игрушкам. Могу сказать, что все эти самостоятельные занятия привили мне вкус и любовь к разнообразному

самостоятельному творчеству и овладению в известной мере мастерством.

Позже отец увлёкся самодельными радиоприёмниками. В то время существовали только приёмники детекторного типа (самые примитивные). Отец начал их делать по каким-то книжицам, как только появилось на свет радио. Всем этим он так увлекался, что когда поздно вечером его вызывали к заболевшему, он с огорчением бросал своё занятие и шёл помогать больному.

Нужно сказать, что отец был очень человеколюбив и часто в ночную пору, несмотря на свой пожилой уже возраст, поднимался с постели и отправлялся в потёмках на помощь больному. Он никогда не спрашивал, кто вызывает, а только спрашивал, где живёт больной и куда идти. Отец пользовался большой любовью и уважением. На Лосиноостровской его знали очень и очень многие. Я и теперь ещё встречаю знакомых моего возраста, которые помнят его. Это дети, которых он лечил когда-то. Отец любил их, и его обращение с ними оставило о нём добрую память. Вспоминают ещё, что он был очень хорошим диагностом.

Мои психологические особенности унаследованы во многом от моего отца. Они, к счастью, упали на благодатную почву, но я уверен, что если бы я не старался закрепить в себе унаследованные от него полезные качества, то вряд ли смог бы пролетать столько лет в тех условиях, которые сопутствовали мне в то время. Для отца были характерны контрасты в психологическом облике и в настроении. Они передались и мне.

Как-то за чашкой чая у нас с женой зашёл разговор о частушках, о песнях, затем о стихах, которые пелись в давние времена. И мы пришли к мнению, что русских людей в жизни всегда сопровождают песни, особенно при встрече с друзьями, знакомыми, в домашней обстановке. И вспомнились мне песни и стихи, которые я слышал от отца в те времена, когда я был ещё ребёнком. Помню, например, как в кругу родственников, конечно за столом и после трапезы, пелись студенческие и другие песни: «Из-за острова на стрежень», «Не осенний мелкий дождичек...» и т.п.

Часто исполнялась песня «Бурные, как волны, все дни нашей жизни...», заканчивавшаяся припевом:

По маленькой, по маленькой,

Помолимся творцу

И к рюмочке приложимся,

А после - к огурцу!

Или:

От зари до зари, лишь зажгут фонари,

Там студенты толпою шатаются...

с припевом «Лё-ле-чум, ля-ля-ля; лё-ле-чум, ля-ля-ля; лё-ле-чум, ля-ля-ля-ля-ля-ля».

Но особенно отец любил песню «Бывали дни весёлые, гулял я, молодец...».

Однако по этим песням нельзя вполне судить о его вкусах и интеллекте. Отец любил и серьёзную классическую музыку, и поэзию, а особенно - философию. Иногда они с матерью затевали длинные споры на философские темы. Будучи тогда ребёнком, я ничего, конечно, не понимал в их рассуждениях, и поэтому ничего не запомнил. Но вот как я мог запомнить стихи, которые слышал в очень раннем возрасте - это меня самого удивляет. А они явно отражали политические настроения моего отца. Мне запомнилось, что в одном из стихотворений говорилось о том, чем гордились тогда различные страны. Помню лишь такие строки:

Швейцарец - Альп вершинами с их горными долинами,
Швейцарками здоровыми и дойными коровами.
А мы - самодержавием, поповским православием,
Различных царств коронами с остзейскими баронами,
С их собственным достоинством,
Христоролюбивым воинством...

Во время русско-японской войны отец нарисовал политическую карикатуру. Она изображала нечто вроде бочки, из которой в одну сторону (японскую) сыплются деньги, а в другую (русскую) - высовывается кукиш.

Помню, что отец не любил общаться со знакомыми (особенно военными), стоящими выше его по чину (званию). Очень он любил людей простых, «небольших». Как ни странно, но и эта его особенность также передалась мне. С малых лет и до сего времени я любил и люблю встречаться с людьми, интересными для меня не высокими чинами, а любовью к искусству, литературе, с людьми увлечёнными, умными.

* * *

Теперь мне хочется сказать, что моя мать тоже оказала на меня немалое влияние. Ещё в дошкольном возрасте, когда отец бывал занят вечерами, она много нам с сестрой рассказывала, как я уже упоминал, а главным образом, очень много и выразительно читала стихи, прозу, подбирая их содержание по возрасту. Особенно хорошо она читала «Вечера на хуторе близ Диканьки» Н.В.Гоголя, «Записки охотника» И.С.Тургенева, Н.А.Некрасова, М.Ю.Лермонтова, А.С.Пушкина... Как сейчас помню, во время её чтения мы с сестрой боялись шелохнуться и слушали, как завороженные...

Мать любила сама убирать квартиру. При этом она всегда пела, как обычно делают все русские женщины и на работе и после работы, а в деревне - и идя на работу.

Как не упомянуть о том, что родители считали важным в нашем воспитании - привить любовь к природе вообще, и к животным в частности. В нашем доме всегда держали собак. С малых лет я отлично изучил, усвоил и понимал их психологию. Только постоянное общение развивает любовь к ним и понимание, даёт то удовлетворение и духовную полноту, которые это общение позволяет оценить. Любое из домашних животных знает, привязано и всецело доверяет человеку, но **только** своему хозяину.

Люди до сего времени не могут обойтись без них, но только те, кто с ними тесно связан, любят их, умеют ценить, привязаны к ним с необычайной страстью. Собаки... Подумать только - ведь крошку отнимают от мамы в один месяц или не более чем в один месяц и несколько дней и тот, кто ухаживает за его матерью и подкармливает малыша, становится на всю его жизнь его «хозяином». Кому бы его потом не отдали, он помнит своего старого хозяина. После того, как его отняли от мамы, он привыкает к человеку, взявшему его, за три дня. Щенок забывает всех; и мама, и братья и сёстры ему больше не нужны, теперь его хозяин для него божество. Преданность и любовь собаки к своему божеству отмечены не только во всём мире, а даже в анекдоте: «Купи себе собаку - это единственный способ приобрести искреннюю любовь за деньги». Чем дольше вы не являетесь домой, тем сильнее проявляется ласка и любовь, и никогда вы не услышите упрёков: «Ты что, не мог позвонить?», «В Москве разве нет телефонов?...» и т.п. Г.Я.Седов стремился к Северному полюсу, но заболел по дороге и умер на острове Рудольфа. Его любимый вожак - лайка - остался на его могиле и, как его не звали с собой участники экспедиции, был до конца верен своему хозяину. Так и погиб с хозяином...

Когда я однажды входил в лифт со своим фоксом, один пожилой человек при посторонних людях изрёк:

- Скоро в доме собак будет больше, чем людей.

Что можно было ему сказать? Я ответил:

- Чем больше я встречаю таких людей, тем больше мне нравятся собаки.

Все улыбнулись, кроме ворчуна. У него был воротник из меха, который «божество» может приобрести только благодаря его меньшему брату - собаке. «Божество» изобрело ружьё, но для того, чтобы убить, например, бекаса, собака должна найти его, сделать стойку, а затем подвести «божество» чуть ли не к самой птице на расстояние выстрела. Кажется, нет на свете животного с более многоцелевым разнообразием: собака стережёт дом; находит зверя и птицу, чтобы человек мог носить мех и кушать дичь; разыскивает преступников; стережёт границу; приносит почту; зовёт хозяина открыть дверь, если он не слышит звонка; возит поклажу; разыскивает занесённых снегом; помогает слепым... Увы, горожане, живущие

поколениями в городе, знают собак только по книгам, боятся их и учат своих детей бояться собак.

Мне 75 лет. Недавно скончалась одна из моих собак, и я поклялся себе, что больше у меня не будет трагедии их потери. Жена принесла её крохой за пазухой: грязную, худую, чёрную, без единого светлого пятнышка, дворняжку. Мы привели её в порядок. С восьми месяцев она ни ко мне, ни к жене не подпускала никого - ни родных, ни двух взрослых фоксов. Выразительнее её глаз и «лица» я никогда не видел. Она не отходила от ног хозяина или хозяйки, когда мы были дома. Переходила вместе с нами из комнаты в комнату. Начиная с восьми месяцев её не за что было наказывать. Однажды она погрызла дверь, когда мы отсутствовали дома. Вернувшись домой, я увидел мелкие щепки и понял, кто это сделал. Очень мягким тоном я спросил:

– Кто же это мог наделать?

Чита (так звали собаку) сконфуженно поджала свой крупный хвост, ушла в гостиную и спряталась под диван. Старые фоксы сделали гордый вид, чтобы показать - какие они умные и, что они совершенно непричастны к совершённому злодеянию. Я разделся, молча убрал мусор, прошёл к себе в комнату и, посмотрев из-за двери под диван, сказал очень ласково:

– А где же это моя хорошая собачка Читанька?

Она тихонько выползла из-под дивана и, прижав уши и, глядя на меня виноватыми глазами, с радостью, виляя своим большим хвостом, тихонечко и доверчиво подошла ко мне просить прощения. Чита так трогательно смотрела на меня, что я погладил её и сказал:

– Ну, мы же друзья и больше не будем делать ничего плохого.

После этого я сел читать газету. В таких случаях Чита подходила к хозяину или хозяйке и, деликатно и осторожно положив голову на колени, смотрела в глаза. В её глазках в это время чуть проглядывали белки. Она спрашивала разрешения сесть на колени.

– Ты - хорошая собака, сейчас можно, иди на колени.

После этого Чита не прыгала, а очень деликатно ставила передние лапы на диван, медленно заносила правую (всегда!) заднюю лапу и деликатнейшим образом переходила на колени, спокойно положив голову либо на колени, либо на подлокотник дивана. После этого никто не мог подойти близко. Если же кто-то приближался, то она издавала сначала слегка визжащий звук, а потом он переходил в рычание. Если я ложился отдыхать, она таким же деликатным образом просила разрешения быть рядом. После полученного разрешения Чита ложилась на ноги, и никто в это время не смел приближаться. Она никогда не позволяла себе лечь ни на какую мебель, кроме своей постели, которая лежала возле кровати хозяйки. Когда мы уходили, она лежала у двери и дожидалась нашего возвращения. И нужно было видеть своими глазами её молчаливое страдание, которое нельзя передать

словами - при нашем уходе, и радость, переходившую в бурю восторга - при возвращении.

Она погибла в страданиях. Моя левая ладонь слышала её последние четыре удара сердца. Чите было всего полтора года. Судьба наказала не только её, но и нас с женой. За что?... Теперь в квартире пусто: подходишь к двери, чтобы вынуть из почтового ящика «Вечёрку», а её ещё нет, и невольно вспоминаешь, что раньше о «приходе» «Вечёрки» «докладывал» кто-нибудь из наших четвероногих друзей. Сколько удовлетворения и сколько трагедии!... Я более не завожу никаких собак после Читы. Они живут в среднем лет 15, а я не уверен, что проживу ещё столько. А отдавать взрослую собаку кому-то после её «божества» - преступно. **Преданность нельзя предавать.**

Поэтому я и прервал свой рассказ, чтобы пояснить один случай, произошедший в доме родителей. До переезда в военный городок у нас всегда были гладкошерстные фокстерьеры. Как известно, более живых, подвижных и игривых собак не существует на свете. Правда, должен признаться, что все, без всяких исключений, породные, да и беспородные собаки хороши в своём роде и каждая из них, так же, как и все живые существа (в том числе и человек), награждена природой своей индивидуальностью, хотя они имеют и много общего.

В военном городке нашего собачьего семейства прибавилось: у нас появились гончая Бойка и чёрный пудель Пират. Бойка был храбр и драчун отчаянный. Пират всегда прятался от чужих собак под его защиту. Когда отец навещал больных, обе собаки неизменно его сопровождали. Они прекрасно знали, что в домах, где бывает отец, их «угощают» (хотя они всегда были более чем достаточно накормлены). Но в гостях кажется всё вкуснее. Поэтому те дома, где их особенно вкусно угощали, они стали посещать самостоятельно. Не один раз они возвращались домой с письмом, прикреплённым к чьему-нибудь ошейнику. В таких письмах была обычно просьба к отцу навестить больного. Я так подробно пишу о них из-за очень интересного случая, подтверждающего мою мысль о том, что преданность нельзя предавать.

Это случилось с Бойкой. Когда отца по службе должны были перевести из Мызы-Раёво во Владимир, родители решили отдать Бойку нашим родственникам, которые жили на Лосиноостровской. Разговор о передаче Бойки вёлся при нём. Однако отец остался работать в Москве, и мы переехали на дачу в Лосинке. За несколько дней до переезда Бойка неожиданно ушёл из дома и переселился к нашим родственникам. Теперь уже он приходил к нам в гости вместе с родственниками и всегда с ними уходил. Так он и жил у них до конца своих дней. Разве я не прав в своей мысли?

Когда-то помещики обменивали людей на собак. Это вызывало естественный протест и глубокую ненависть к крепостникам. Но это же повлекло за собой у многих людей нелюбовь к преданным животным,

ни в чём не повинным. Разве собаки в чём-то виноваты перед людьми? Теперь, наконец, настало время всестороннего расцвета человеческой личности. А это тесно связано с отношением человека к своему другу, на протяжении всей истории человечества доказавшего, что он имеет право носить это звание.

Любовь к животному миру воспитывалась и укреплялась во мне не только через собак. К лошадям неугасимая страсть загорелась во мне где-то с трёх лет, ещё в Калуге. Началось с игрушки, а затем, почти в том же возрасте - с общения с живыми, настоящими лошадьми.

Чтобы донести до читателя атмосферу, в которой проходили мои детские годы, хочу напомнить, что технику в то время представляли только плохой телефон и телеграф. А однажды, в Мыза-Раёво, в 1907 году я впервые увидел автомобиль. Это было иностранное произведение - четырёхместный открытый экипаж, в колёсах - деревянные спицы. У шофёра сбоку висела медная труба с резиновой грушей, которую он нажимал, чтобы звуком разгонять зевак. Поезда тогда двигались со скоростью не более 50 км/час. Паровозы топились углём, а на линиях местного значения - нефтью. На промежуточных станциях в тендер наливалась вода. При этом паровоз подгонял отверстие для налива под трубу водопровода, не стесняясь при этом резко тормозить или дёргать вперёд. При этой операции пассажиры терпели много неприятностей: всё, например, что лежало на столиках и лавках, летело на пол. В связи с этим появился даже анекдот: от резкого торможения пассажир упал с верхней полки. Поднимаясь с пола, он говорит: «Вот хлопнулся, аж машина стала».

Какой фурор, я вспоминаю, производили все технические открытия! На моих глазах появились: автомобиль, радио, телевидение, реактивный самолёт, космический корабль, атомная бомба, пенициллин... Сто с небольшим лет тому назад не могли делать операции с вскрытием брюшины...

Я не буду описывать Москву моего дошкольного возраста. Она описана многими. Из всего, что теперь кажется удивительным, можно вспомнить: как могли люди организовать торговлю парным мясом, сметаной, сливочным маслом, которое стояло на прилавках свежее, только что вынутое из бочек, привезённых в Москву на лошадях (автомобилей тогда ещё не было). Как это можно было сохранить без всяких холодильников (ведь они появились много позже)? В мясных лавках висели целые туши, а при входе обязательно лежал толстый пушистый кот и почему-то вспоминается, как этот рыжий кот слегка блаженно прищуривал глаза, а иногда и просто спал. Но ни один мышонок не осмеливался показать нос в мясную лавку.

В дошкольном возрасте я любил ходить с матерью в мясную лавку. Она была рядом со станцией Лосиноостровская, в ней покупали мясо. 1 фунт стоил 9 копеек. Хозяин лавки Рябышев отчаянно торговался с матерью (тогда это было принято во всех магазинах). Однако торговал

успешно: настроил дач, открыл немое кино, магазин. За кассой сидел его старший сын.

ТЕРЁБИНО

Когда мать навещала летом своих родных в Терёбино и брала, конечно, нас, детей, с собой, мы испытывали необычайную радость. Сельцо Терёбино, где жили дедушка и бабушка, находилось в 25 километрах от Твери и 8 километрах от железнодорожной станции Кулицкая. В то время это был совершенно уникальный по живописности природы уголок.

До сих пор помню переживания во время сборов на всё лето, заботы, чтобы ничего не забыть - всё необходимое для себя и подарки бабушке и дедушке, а особенно - тёте Дуне, которая больше всего любила варёную колбаску. Какая тогда была колбаса! Войдёшь в комнату, и, кажется, запах её заставит съесть сколько угодно, хоть целого телёнка...

Когда всё, наконец, было собрано, мы отправлялись на вокзал. Но волнения стихали только тогда, когда мы попадали в поезд. Обычно сразу открывалось окно и... глаз нельзя было оторвать от мелькавших картин. Одно впечатление сменялось другим. В Твери поезд останавливался на 10 минут. Мы с сестрой очень волновались, когда мать оставляла нас в вагоне, а сама шла покупать в подарок бабушке, ребятам и тётям тверские белые мятные пряники. Тверские, вяземские и тульские пряники считались тогда непревзойдённым лакомством. Но вот поезд, наконец, трогался, и вот уже наша станция Кулицкая. Снова начиналось волнение: встретят или нет? Дело в том, что письмо о приезде посылалось недели за две до отъезда в Терёбино (отправить письмо раньше не позволяли разные дела). Но почта, точнее - почтовое отделение, было только возле станции, а Терёбино - в 8 километрах от станции. За письмами из Терёбино ездили редко: все были заняты работой - и люди, и лошади. Если везло, то нас встречали либо тётя Дуня, либо дядя Сеня на моей любимой лошади Красавчике. Поезд останавливался на Кулицкой всего на одну минуту. Мы выходили на высокую платформу, прямо напротив здания станции. Тревожно искали дорогие лица и, отыскав их, счастливые, целовались и обнимались через год разлуки. Я малышом ужасно боялся паровоза: он пыхтел, из него валил пар, и я с ужасом ждал страшного свистка! Но вот поезд уходил, и мы все, нагруженные, спускались с платформы и шли к чайной в двухстах метрах от станции. Хорошо знакомый нам Иван Яковлевич - хозяин чайной - обычно предлагал попить чайку из самовара. Но нетерпение наше поскорее тронуться в дальнейший путь

обычно заканчивалось отказом от чая. Около чайной была специальная привязь для лошадей. На лошадь надевали торбу с овсом, и к нашему приезду эта торба бывала уже пуста. Бабушка всегда посылала на станцию встречающих нас «на всякий случай» на час раньше, хотя езды всего было 1 час 10 минут (летом). Дорога в начале была скучной: кочки, по сторонам - кусты ольхи и можжевельника, потом - вырубка. Иной раз дорогу пересекал зайка. Тётя Дуня крестилась, мол, дурная примета. Мать нам говорила:

- Это, деточки, только тётя боится зайцев, они очень хорошие.

Мать ненавидела попов с тех пор, как они с отцом еле-еле нашли попа, который согласился их обвенчать без разрешения родителей за деньги, которые они заняли у знакомых. Она была атеисткой.

Когда въезжали в старый еловый лес, то мохнатые ели и сумрак производили мрачное впечатление, тем более что тётя Дуня опять крестилась, так как мои дяди и тёти верили в леших, домовых и в другие разные приметы. Но вот лес кончился и появлялся переезд через ручей Чернавку. Ручей бежал по торфяной почве и вода в нём казалась красно-коричневой. Мост был давно сломан и переезд совершался рядом с ним. Вода доходила почти до брюха лошади, а те, кто ехал, свесив ноги, были вынуждены подбирать их до краёв телеги. Красавчику было трудно, но он, хитрюга, знал, что скоро будет дома и там его отпустят на волю после того, как я дам ему кусочек сахара, заранее приготовленный в кармане.

После переезда Чернавки вид оживал: начинался весёлый березняк. С телеги были видны или ландыши, или ночные фиалки, растущие в нём. Теперь уже скоро, через один километр, деревня Крамино, а за ней в одном километре - и Терёбино! Когда проезжали Крамино, деревенские ребята открывали ворота и получали от нас гостинцы. Из Крамино уже было видно наше родное Терёбино. Его сразу же узнавали по громаднейшей высокой сосне. Вернее, это, должно быть, были две сросшиеся сосны, так как верхушка двоилась, а вид сосны напоминал своей формой кипарис. И вот, наконец, знакомая крыша...

Я был любимым внуком у бабушки, и когда я должен был приехать к ним гостить, то бабушка всегда выходила по несколько раз на крыльцо и глядела на дорогу. Увидев нас на телеге, она заливалась слезами радости. «Милой», «Мой мальчик» - были её любимыми обращениями ко мне. Я любил её больше всех других родных.

Как я уже писал, сельцо Терёбино было в то время уникальным по живописности уголком природы. Недалеко от дома сливались две крохотные речки - Терebinка и Бобовка. В месте их слияния был водопой - небольшой плёс глубиной в рост человека с хорошим песчаным дном. Щук, налимов и окуней в речках было так много, что мы, ребята, ловили их и на удочку, и сачком, и самодельной острогой, а иногда даже просто голыми руками.

Берёзовые рощи чередовались с засеянными полями, а незасеянные поля пестрели полевыми цветами, создавая общий тон цвета. Эти тона через 2-3 дня, особенно после дождя, менялись на совершенно другие, донельзя непохожие на прежние. Трудно было сказать: какие же лучше? Можно было только воскликнуть: они все прекрасны!

А сочные луга около рек, с травой до пояса! Они ласкали глаз своей густотой и мягкостью. А сколько же было земляники! Кринка набиралась за несколько минут. За лесной малиной ходили с большими корзинами, а для меня, когда я был ещё небольшим, брали с собой кринку молока и, придя к малиннику, закапывали её в землю, чтобы молоко оставалось холодным. За грибами ходили не иначе как с бельевыми корзинами.

Летом в Терёбино съезжались дочери и сыновья с внуками. В доме дедушки и бабушки строго сохранялся патриархальный порядок и обычаи того времени. За стол никто не садился, пока дедушка не войдёт в комнату, не помолится на икону и первым не сядет за стол в угол, под образа. Потом напротив него садилась бабушка. Только после этого все 20-30 человек - дяди, тёти, внуки - занимали свои места.

Летом все дети и внуки занимались сельским хозяйством во главе с дедушкой и бабушкой. Сенокос был, как мне кажется, самой очаровательной порой. Все - от мала до велика - участвовали в нём, правда, по-разному: дедушка и его сыновья косили, а дочери и внуки ворошили скошенное и помогали навивать возы. Лет десяти и я выучился хорошо косить. Вставал на рассвете вместе с дедушкой и дядями и отправлялся косить по росе, предварительно выпив стакан молока с чёрным, испечённым в русской печи, хлебом. Косить - какое это было удовольствие! Сожалею о тех, кто не видел очарования лугов, как бы слегка дымящихся свежестью ранней утренней росы, или не наблюдал отдельных капелек росы на цветке или травинке. Они не смогут понять слова «чистота» и «прозрачность», а, глядя на картину в целом или разглядывая росу в капельках, они не смогут постичь того, что в душе в такой миг может пробудиться чувство прекрасного.

А какое удовольствие косить по росе сочную траву: невыразимый звук режущей траву хорошо отбитой и наточенной косы услаждает слух! Закончишь полосу, посмотришь на скошенный вал травы, оценишь свою работу и возникает чувство удовлетворения оттого, что ты поспел за дядьями. А они присядут, перекурят махорку и снова за работу. И так, пока не услышат далеко зовущий голос:

- Дедушка-а-а! Ча-а-й п-и-и-ть!

Все возвращались и садились за стол. На столе - картошка на двух больших сковородах (сначала сваренная, а потом слегка обжаренная).

До обеда была горячая пора: кто ворошил, а кто уже начинал возить с поля сено. Очень я любил навивать возы, соревнуясь с бабушкой. Но я не мог всё же навивать такие красивые, какие навивала она. Мои возы

хоть и были хороши, но у бабушки воз как бы расширялся кверху! Его можно было сразу узнать.

После обеда косари шли отдыхать на свежем сене, а чуть позже можно было услышать в разных местах отбивание кос, и снова косари уходили на покос...

Вечером, когда возвращалось стадо, пахло парным молоком. Коровы изредка мычали, бабушка и тёти с подойниками шли их встречать. Сколько же парного молока я выпивал с чёрным деревенским кислым хлебом - до восьми стаканов! И это в 9-10 лет! Теперь мне 75, а молоко до сих пор мой любимый напиток. И хожу я всегда, как и в Терёбино, летом при солнце без шапки. Но о себе попозже...

А вот дедушка мой, Игнатий Андреевич, в свои 75 лет косил на равных со своими сыновьями. Пахал он на паре сивых лошадок, так в деревне называли лошадей серой масти. Одну из них звали Змейкой, а другую - мерина - Красавчиком. Дед мой, также как и мой отец, давал мне полную свободу и самостоятельность. Да ему и некогда было заниматься со мной. Это был мужичок редкого «покроя»: он никогда не пил, не курил и никогда, даже в минуты гнева, не сквернословил! «Чёрт» или «дьявол» лишь весьма редко вырывались у него, да и то «в сердцах». В 80 лет, возвращаясь ночью домой из соседней деревни, что была в трёх с половиной километрах от Терёбино, он заблудился, заночевал в сарае на хвое и получил крупозное воспаление лёгких. Отрядили дядю Сеню за доктором. Доктор только махнул рукой и уехал, а дед, тем не менее, выздоровел. До самой смерти у него не было лысины, а только кое-где проступала проседь. Умер он, когда ему было около 90 лет, угорев в бане.

Однажды дедушка вернулся из Твери, куда он отвозил муку на своей паре - Змейке и Красавчике, как обычно, с «головой» сахара, разными крупами и прочим. Нужно сказать, что Красавчик давно уже совершенно покори́л моё сердце. Мне очень хотелось хоть немного проехаться на нём. Лошадей распрягли возле сарая, где стояли телеги, и меня посадили верхом на Красавчика. Я должен был доехать на нём до крыльца дома самостоятельно. А там уже с него должны были снять шлею и хомут. Сначала - буквально несколько шагов - всё шло хорошо, но затем Красавчик захотел пить после утомительной дороги. Я начал тянуть его за повод вправо, а он, почувствовав, кто на нём сидит, вдруг побежал рысью влево к колоде с водой и... я шлёпнулся на землю. Долго я ревел, но не от боли, нет, от обиды, что мой любимый конь меня не послушал и поступил таким коварным способом! Я стоял около окна, уткнувшись носом в стекло, и безутешно рыдал. Однако любовь моя к этой лошади от этого не только не угасла, а ещё больше укрепилась. Я всегда, как только представлялся случай, давал Красавчику кусочек хлеба или сахара. К семи годам я его так приручил к себе, что он стал убегать из табуна и являться к утреннему завтраку для того, чтобы полакомиться хлебом из моих рук. В табуне его никто

не мог поймать и надеть на него оголовье. Только мне это удавалось и то потому, что я сначала давал ему несколько кусочков хлеба, а потом, взяв за чёлку, спокойно, но быстро, надевал на него уздечку.

С тех пор я ни разу не падал с лошади, пока снова не сел на неё в спортивном обществе, будучи уже взрослым человеком. С семи лет я мог отвести и привести деревенскую лошадь в табун и из табуна без уздечки на любом аллюре. Мы, мальчишки, подходили к лошади с кусочком хлеба и, поласкав её легонечко, заходили сбоку, а потом прыгали на неё, мгновенно закидывая правую ногу и ложась животом на спину лошади. И вот мы уже сидим на её спине, чувствуя себя хозяевами положения, и даже тон нашего голоса, хоть и мальчишеского, был, тем не менее, повелительным!

Бабушка моя, Домна Спиридоновна, летом вставала с рассветом, раньше всех и едва ли не больше всех трудилась. Она была очень заботливой, любили своих детей и многочисленных внуков. По праздникам бабушка забирала нас, внуков, сажала всех в телегу, и мы ехали в церковь за четыре километра в село Садыково. Мне тогда было лет 8-9. В эту церковь приходила из соседней с Садыково деревни Жирносово семья по фамилии Зубковы. Помню до сих пор, что в этой семье была девочка моего возраста - Олечка. Она обычно была одета в розовое платьице и носила соломенную шляпку с широкими полями и розовой лентой. В церкви Зубковы становились справа, а мы с бабушкой - левее их. Во время всей службы я косил глазами вправо и, видимо, настолько несдержанно, что мои двоюродные сёстры, братья и даже дяди, словом, все знали про мои нежные чувства и поддразнивали меня при случае. Такое чувство невозможно скрыть. И в этом возрасте оно глубоко прекрасно и ни с чем несравнимо. По возвращении из церкви нас ожидал праздничный стол. Бабушка как всегда вставала с рассветом, затапливала русскую печь, и в праздничные дни к картошке добавлялись белые булочки, ватрушки из белого и ржаного теста и горячие лепёшки, печёные на углях. Всем варилось по яичку в самоваре колоссальных размеров, который могли принести только дяди. После завтрака разрешались и начинались игры, гармошка, песни... Некоторые я помню до сих пор. По средам и пятницам дедушка и бабушка ели только постное. В эти дни ни песни, ни игра на инструментах не разрешались.

К концу своей жизни бабушку разбил паралич. Она была прикована к постели. В доме к этому времени остались лишь два холостяка - её сын Сеня и дочь Дуня. Они вдвоём ухаживали за ней и делали всю работу и в доме и по сельскому хозяйству. Бабушка была совершенно беспомощна. Она только молилась Богу и просила его как можно скорее послать ей смерть, чтобы не быть обузой для родных.

С трёх лет я всегда пел, а потом стал ещё и насвистывать. Свистел и напевал я всю свою жизнь. А как здорово и красиво пели песни девчата! Каких только частушек не наслышишься от них! Лучшим из

плясунов и гармонистов был самый младший сын моей бабушки - мой дядя - Коля. Он выделялся из всех своих братьев и просто знакомых своей красивой наружностью. Особенно хороши у него были большие красивые глаза. Он покорял девчат не только своей красотой, но и умением блестяще плясать вприсядку, аккомпанируя самому себе на трёхрядке. Когда в праздники он выходил на гулянье, то обычно начинал на трёхрядке тверской частушечный мотив. Какое напевное начало в наших тверских частушках! Хорошо помню до сих пор, а иногда и теперь переливно насвистываю... Все девчата деревни начинали тянуться за ним. Правда, когда он появлялся в соседних «чужих» деревнях, то из ревности к нему начинались драки. В ход пускались колья, кистени, кулаки... Обычно всё кончалось благополучно. У молодёжи гулянья сменялись работой, а работа кончалась гуляньем.

Хорошо помню, как в Терёбино, идёшь, бывало, по грибы с лукошком мимо стада коров и обязательно завернёшь к пастуху Митьке. Ему было лет 14-15. Особенно меня прельщало его умение щёлкать длинным-предлинным кнутом. Ручка у этого кнута очень короткая. Кнутовище у ручки очень толстое, а к концу - очень тонкое, заканчивающееся плетёным хвостиком из конского волоса. В нём и была «вся соль». Когда какая-нибудь «шалунья» собиралась оторваться от стада, Митька брал кнут, да так, бывало, щёлкал в её сторону, что она, обычно, сразу поворачивала к стаду. Ну а если корова не слушалась, то он, на своих быстрых ногах, подбегал и, щёлкнув уже по ней, «обжигал» её кончиком кнута: и не вредно для её здоровья, но и очень полезно для её памяти.

Я любил упражняться в этом искусстве - щёлкать. Это не так-то просто. В начале обучения кончик кнута обжигал меня самого. В таких случаях Митька, посмеиваясь, говорил: «Что, брат, за обучение платят?». Но страсть всё преодолевает.

А как он учил меня делать дудочку и рожок! Это тоже не «что-нибудь»! Нужно было срезать свежую липку, выбрать место подлиннее между сучками, надрезать кругом до именно сердцевины (а это чувство меры не сразу даётся), выкрутить сердцевину и... получалась дудочка с четырьмя вырезанными на ней клапанами (отверстиями). В дудочку вставлялся кусочек сердцевины и делался вырез (как на свистке). А в рожок вставлялся пищик.

Слышали ли Вы, читатель-горожанин, как на утренней заре, собирая стадо, «Митьки» играют на рожке или дудочке? Знаете ли Вы, что такое утренняя роса?... Заиграет Митька в свой рожок и стадо собирается под его напев. Он играет, а Вы идёте по росе, смотрите на коров, на природу, а душа Ваша внемлет чему-то прекрасному, чудодейственному... Вспоминаешь сейчас и, как пишет Н.В.Гоголь: «Тогда мне так «запахнет деревней»...

После того, как я начал учиться, Терёбино я посещал каждое лето. Я старался со всем прилежанием закончить учебный год без переэкзаменовки, и мне это всегда удавалось, ибо, чем ближе была весна, тем сильнее воображение и мысли нашёптывали мне о моём дорогом и необыкновенном Терёбино. Счастливое детство: романтика чарующей природы, здоровые спортивные игровые увлечения, сельскохозяйственные работы, рыбная ловля, собирание цветов, земляники, малины, грибов, общение с ребятами - двоюродными братьями и сёстрами.

УЧЁБА

Мы продолжали жить на даче в Лосиноостровской. В зимнее время меня уже начали подготавливать к поступлению в школу. Я занимался со своей тёткой, сестрой отца. На Лосинке тогда не было школ и для того, чтобы получить образование, нужно было ездить в Москву.

Восьми лет я поступил в гимназию, но вскоре мать перевела меня в реальное училище Воскресенского, пользовавшееся большой славой. Она считала образование и здоровье детей своей самой важной заботой. Самого старика Воскресенского я ещё застал живым. Он бесконечно любил детей. С его лица никогда не сходила улыбка. Про него можно было смело сказать словами Н.В.Гоголя: «На лицах у них всегда написана такая доброта, такое радушие и чистосердечие, что...» или: «Лёгкие морщины на их лицах были расположены с такой приятностью, что художник, верно, украл бы их». И действительно, художник училища Высоцкий, который преподавал нам рисование, написал его портрет. Увы, хоть и хорошо написал, но того обаяния вечной улыбки, того радушия и чистосердечия этого старичка, видимо, никто не мог бы передать. Его влияние в школе распространяло необыкновенно спокойный доброжелательный и спокойный стиль взаимоотношений между людьми всех рангов - от директора до швейцара.

Как в старом здании училища на Мясницкой улице, так и новом здании у Покровских ворот, вестибюль был сделан на втором этаже. Нужно было подняться по лестнице, чтобы раздеться уже в тёплом помещении или одеться в тепле и, спустившись вниз по лестнице, выйти на улицу. Вестибюль был большой. В училище были швейцары в ливреях, очень приветливые, добрые, солидные, умевшие во всех случаях отлично обращаться и справляться как с хорошими учениками, так и с шалунами. В актовом зале был специальный надзиратель. Во время занятий дежурный надзиратель наблюдал за коридорами и уборной. Такие надзиратели были на каждом этаже.

В каждом классе был специальный классный наставник-воспитатель. Его задачей было следить за нашим поведением, наставлять на путь нравственности. В случайные «свободные» уроки он приходил в класс, проводил беседы или читал. Как только раздавался звонок на перемену в конце урока, открывалась дверь и наставник входил в класс.

В младших классах наставником у нас был Николай Николаевич. Небольшого роста, с сильной проседью и в очках, как и все педагоги - в мундире, он был необыкновенно добр, но и строг и требователен. В свободные часы он так увлекательно читал отрывки из разных произведений и сказок, что в классе можно было услышать полёт мухи, несмотря на то, что среди нас были отчаянные шалуны.

Начиная с пятого класса, у нас появился новый надзиратель: полный, среднего роста пожилой мужчина с голубыми глазами, которые ему очень трудно было делать строгими. Мы звали его неизвестно почему «Капустой». Прозвища процветали среди наших мальчишек так же, как и по всей Руси. «Капуста» отлично понимал психологию каждого из нас. Но главное его достоинство заключалось в том, что он был талантливейшим рассказчиком с неисчерпаемым запасом тем. Героика была его преимущественной темой. Севастопольская оборона, суворовские походы... Мы всегда ждали, когда у нас будет «свободный» урок, чтобы послушать «Капусту». В таких случаях мы встречали его с таким восторгом и шумом, что он сначала затыкал уши, а потом грозил прекратить свои выступления, если мы не успокоимся.

В этом училище работали педагоги высокой квалификации. Специальный педагог заведовал библиотекой и подбирал для чтения индивидуально каждому книгу и автора в соответствии с проходимой программой обучения. Педагоги были преимущественно высокообразованными и культурными людьми. Подавляющее большинство из них отличалось необычайной способностью мягким обращением и увлекательными методами завоёвывать внимание и уважение к себе.

Самым строгим преподавателем за всё время моего обучения был инспектор училища Василий Михайлович Воинов, или на нашем языке мальчишек - «Метла». С орлиным носом, с острыми строгими, но и в то же время добрыми глазами, худой, с проседью, всегда в синем фраке с бронзовыми пуговицами, он был вездесущ и быстро наводил порядок. Воинов преподавал у нас физику и был единственной фигурой, контрастно отличавшейся от всех остальных педагогов: все его боялись, но почему - никто не смог бы на это ответить. Он никогда и ни на кого не кричал и не повышал голоса. Кроме строгого взгляда, никто за ним не знал никаких других воздействий. Только самые отчаянные шалуны, попавшись на месте «преступления», приглашались после уроков к нему для нотаций.

О другом педагоге - преподавателе математике Берге, немце небольшого роста, всегда в пенсне - вспоминаю, что за всё время его

преподавания мы слышали только одно его замечание ученику, который зевнул на уроке. Учитель в тоне вежливого осведомления спросил о причине зевания: выпался ли ученик или же ему скучно на уроке? Помню, что он великолепно рисовал геометрические фигуры, особенно круги, мелом на доске. Достаточно было одного взмаха руки, и абсолютно точная окружность появлялась на доске. Берг так живо заполнял, кажется, каждую секунду урока и так увлекательно и вдохновенно доказывал теоремы и формулы, что если бы не слышать его речь, можно было бы по выражению его лица и жестам догадаться: о чём он с таким неугасимым жаром говорит и что доказывает. И когда он, наконец, подходил к концу доказательства, то ответ как бы напрашивался сам собой. Никому и в голову не приходило, что можно отвлечься от объяснения или помешать его рассказу.

А вот на уроках преподавателя русского языка Ивана Павловича Казанского происходили невероятные происшествия. Это был неврастеник, очень добрый, но бесхарактерный человек. Мальчишки это сразу почувствовали. Вспоминаю один случай на его уроке. Входит Казанский в класс. Видно было, что он в отличном расположении духа. Сел за свой столик, положил журнал и с приятной миной на лице взглянул на учеников. Лицо его вдруг сразу приняло плачущее выражение: на противоположной стене из-за одной из картин вдруг показалась нарисованная в красках на картоне рожица с высунутым языком. Педагог возмутился, встал и пошёл через класс, чтобы, видимо, уничтожить эту рожицу. Но не успел он дойти до стены, как через люстру, висевшую посередине класса, перелетала какая-то скомканная бумажка и повисла на нитке. Все засмеялись. Преподаватель оглянулся и с отчаянием заявил:

– Я сейчас же уйду из класса!

Все завопили, прося остаться и обещая вести себя примерно. Бумага и рожица были немедленно убраны. Педагог успокоился и занятия продолжались нормально. Когда урок подходил к концу, Казанский, успокоенный, всё же спросил:

– Ну, кто же всё-таки это сделал?

Ученик Павлов, сидевший на первой парте, встал и смело признался в содеянном.

– Ну конечно, – сказал Иван Павлович, – кто же ещё мог такое сотворить!

Тон его был всепрощающим.

Совершенно оригинальной фигурой был преподаватель физкультуры, чех по национальности. Все его любили за умение интересно строить уроки, каждый раз по-новому. Его метод был неocenim тем, что он разнообразием программы стремился развить в нас способность к освоению координации движений, развитию быстроты реакции и сохранению гибкости суставов. Именно в этот период формирования (школьный период) правильно и

целеустремлённо решалась проблема всесторонней подготовки к любой спортивной специальности. Гимнастика, фехтование, всевозможные игры с мячом, перетягивание палочки, весной и осенью - все виды лёгкой и тяжёлой атлетики... До сих пор у меня в ушах звучит фраза, которую он часто повторял, растягивая слова и с характерным чешским ударением на первых слогах: «Гимнастикой заниматься не будете - сгниете».

Танцы нам преподавал балетмейстер Большого театра. Он сам танцевал мазурку в первой паре в опере «Иван Сусанин».

Закон божий у нас преподавал священник, которому мальчишки дали прозвище «Жеребец». Он был колоритной фигурой: огромного роста, с тёмными волосами с каштановым отливом, с громадной густейшей бородой и крупными карими глазами, полный, в тёмно-зелёной рясе с крестом на цепи, висевшим почти на животе. Мальчишки его страстно любили за необыкновенную доброту. Он был всепрощающ. Напуская на себя деланную строгость, он бранил отчаянных шалунов:

– Ах, ты, р-р-ракалия.

Когда ему нужно было пройти во время перемены из одного коридора в другой, мальчишки, невзирая ни на какие воздействия надзирателей, окружали его плотной толпой и приветствовали, преграждая дорогу. Он отбивался от них и протискивался только лишь благодаря своей мощи и, в шутку хлопая журналом по головам, чем доставлял особенное удовольствие окружившим его ребятам. Доброта его проявлялась довольно оригинально: среди учебного года он ставил отчаянным шалунам и невыучившим урок колы и двойки, но все прекрасно знали, что в четверти каким-то чудом всегда у всех были пятёрки. На экзаменах он всегда выручал всех, кто к нему попадал. Он старался сесть в конце стола, немного на отлёте от других преподавателей. Нарочито громко называл вопрос, требующий знания даты какого-либо события, а сам, если ученик не мог ответить, поигрывая рукой по столу, показывал на пальцах: в каком веке это произошло. Если же это не помогало, то он почти шёпотом спрашивал:

– Как мама с папой поживают?

И получив ответ: «Хорошо», громко произносил:

– Ну, молодец, р-р-ракалия, ступай.

Пятёрка ставилась обязательно. Как можно было его не любить нашими мальчишескими сердцами?

Да и все остальные педагоги были образованнейшими людьми, любившими детей так, что нельзя было не ответить им своим уважением, любовью и старанием, не оправдать их особое умение вызывать такие чувства.

С такими педагогами учиться было не очень трудно и интересно. Я больше всего любил физкультуру, рисование, естествоведение, географию, историю и физику. С увлечением занимался и литературой. А вот на математику и химию смотрел, как на печальную

необходимость. Так же было и с иностранными языками. Видимо, таков был мой духовный уклад, уже крепко сформировавшийся в раннем детстве.

Хочется немного сказать и о мальчишках, с которыми я учился. Почти все они были из интеллигентных семей. Но мальчишки были разные. Большинство были хорошими ребятами, но два-три - не только настоящими хулиганами, а даже захаживали в дома терпимости. Некоторые курили. Как не странно, если преподаватель вдруг почему-то задерживался, немедленно начинались песни самого непристойного содержания, сопровождаемые хлопаньем крышками парт. Но как только открывалась дверь и в ней появлялся учитель, всё конечно немедленно смолкало. Однако урок начинался со строгого выговора, а потом уже водворялась полная тишина.

* * *

Училище и город со всеми его развлечениями не вызвали у меня ярких впечатлений. Исключением были экскурсии в картинные галереи и на выставки. На концерты, к сожалению, меня не водили. Зима с её учёбой была для меня неизбежно необходимым долгом, который чем дальше, тем добросовестнее я выполнял. Все мои мысли и чувства, особенно при наступлении весны, были связаны с мечтами о предстоящих летних каникулах. Я напрягал все силы, чтобы успешно закончить учебный год и в награду за это уехать в бесконечно любимую деревню, на природу. К этому моменту я неизменно покупал перочинный нож, патроны к своей малокалиберке «Монте-Кристо», сандалии и прочие необходимые предметы, предвкушая поездку по железной дороге со смотрением в окно, встречу на станции Кулицкая с родными и с любимым Красавчиком. Так мне всегда хотелось поскорее увидеть весеннюю дорогу от станции до дома с её ландышами и ночными фиалками и, наконец, увидеть родную крышу, где всё дышало любовью, теплом и обаянием деревенской простоты, где всё было мило моему сердцу.

Итак, зима в городе и лето в деревне из года в год сменяли друг друга. Игрушки постепенно заменялись более серьёзными увлечениями. Появилась страсть к охоте и спорту. Коньки, лыжи и, наконец, штанга постепенно вошли в обиход моих постоянных увлечений. С малолетства я любил силу и мужество. Как-то, возвращаясь с учёбы, я заметил в газетном киоске журнал «Русский спорт». На обложке был изображён богатырь, только что установивший рекорд в поднимании тяжестей. Я загорелся страстью, прочитав в журнале об этом увлекательном соревновании. В 13 лет, выпросив у матери денег на день рождения, я, не сказав никому ни слова, купил

себе штангу в Москве, в магазине «Мюр и Мюрелиз». После этого сам отправил её на Лосиноостровскую, получил по квитанции и привёз на санках домой. Она весила 4 пуда (64 кг.). С тех пор тяжёлая атлетика стала одним из моих излюбленных видов спорта.

Каждое зимнее воскресенье я отправлялся на лыжах в живописные окрестности Лосиноостровской - Свиблово и Медведково. К обеду я возвращался и остаток дня проводил в развлечениях вместе с отцом и матерью. К сожалению, меня поздно начали учить играть на скрипке, хотя зимой я занимался этим делом успешно. Но летом другие дела мешали регулярности занятий, а предоставленный сам себе в те годы я не давал себе ясного отчёта и не понимал значения всего, что необходимо в будущей жизни. Скрипку я забросил. Чаще всего в свободное время я рисовал. Надо сказать, что занятия искусствами протекали хаотично, от случая к случаю, в остатки свободного времени от школьных занятий. Кроме того, много времени тратилось на дорогу, так как учился я в Москве, а жили мы в 10 километрах от Москвы.

Лет четырнадцати я увлёкся авиамоделизмом. Эта страсть возникла у меня под влиянием рассказов о полётах аэропланов на Ходынском поле, которые я слышал от нашего соседа-инженера. Он часто посещал Ходынку и наблюдал полёты того времени. Тогда я ещё ни разу не видел аэропланов. Видел только один раз на спичечной этикетке. Однако рассказы произвели на меня большое впечатление и я начал мастерить сначала простые модели планеров размером в полметра. Материалом мне послужила штора (типа жалюзи) на окне в столовой, служившая защитой от солнца. Она была сделана из тонких деревянных сухих реечек. Сначала я вытаскивал реечки снизу, чтобы не так было заметно. Эти реечки я обклеивал бумагой: получались великолепные крылья, очень лёгкие. Фюзеляжем была простая сухая выструганная палочка. Вначале мой планер сразу взмывал вверх после толчка, но вскоре я догадался, в чём дело: нужно было сделать тяжелее нос - переднюю часть планера. Я сдвинул крылья по палочке-фюзеляжу несколько назад и планер начал великолепно летать. Для запуска я становился высоко, обычно на крышу, предварительно отрегулировав правильность и плавность полёта с небольшой высоты. Однако опыты пришлось на некоторое время прекратить, так как в один солнечный день, опуская штору, мать заметила в ней щели и пожаловалась на меня отцу. Он, однако, отреагировал, к моему удивлению, положительно в мою сторону, так как продемонстрированный планер и его полёт произвели на него такое же впечатление, как и на меня. В каждом мужчине в той или иной степени сохраняется навсегда мальчишество! Таков был мой отец, таков, видимо, и я... Отец похвалил меня за смекалку:

- Молодец! - сказал он, - только зря ты не спросил разрешения на штору у матери, она бы тебе всю отдала.

Мне стало стыдно. Я пошёл к матери:

- Мама, можно мне ещё взять реечек из шторы?
 - Да возьми уж всю, она всё равно испорчена, - ответила мать.
- Обрадованный, я открыл целый завод планеров.

Но на этом я не остановился. Как-то, проходя мимо магазина игрушек, я увидел в окне игрушечный аэроплан с винтом (пропеллером). От винта до хвоста тянулась резинка. Поражённый увиденным, я долго рассматривал и разгадывал идею конструкции и чуть не опоздал на поезд, чтобы ехать домой. Голова моя была полна размышлений о возможности самому сделать подобную игрушку. Кроме лошадок, я все свои игрушки делал себе сам: отец давно перестал их делать для меня. Приехав домой, я выучил уроки и в остаток вечера перочинным ножом сделал летающий пропеллер. В середину пропеллера была воткнута тоненькая, выструганная ножом, палочка. Летающая игрушка была готова. Затаив дыхание, я сжал палочку пропеллера между ладонями, скользнул одной ладошкой по другой и... моя игрушка подлетела до потолка. Окрылённый успехом, я приступил к обдумыванию конструкции самолёта с резиновым двигателем. В качестве фюзеляжа была избрана бамбуковая палочка длиной примерно 75 сантиметров, для чего пришлось пожертвовать одной из удочек. Пришлось выточить на отцовском слесарном станке два медных шарика и просверлить в них дырочки. Эти шарики должны были служить средством для уменьшения трения пропеллера о каркас самолёта. Винт (пропеллер) был надет на проволоку, которая проходила через шарики, шайбочку из железа, а далее - через маленькую бобышку, прикреплённую к концу бамбуковой палочки. Конец проволоки загибался крючком. На этот крючок и на неподвижный крючок, прикреплённый на хвосте самолёта, наматывалась резинка. За неделю самолёт был готов и, с замирающим сердцем, я стал крутить винт самолёта для натяжки (скручивания) резинки. Самолёт в это время стоял на конце большого стола, находившегося на террасе дома.

Наконец наступил один из многих моментов моей жизни, когда сердце начинает биться гораздо чаще и сильнее! Одной рукой я держал винт, который хотел с силой раскрутиться, а другой придерживал самолёт, приготовленный к старту. И вот желанный миг настал: я отпустил руку, державшую винт, и самолёт, вырвавшись из-под другой руки, вспорхнул со стола и перелетел в сад через перила террасы. Взрыв восторга от творческой победы выразился в криках: «Ура! Ура!». Сбежались соседние мальчишки, а затем начали появляться и любопытные взрослые. Я испытывал и радость, и гордость, и скромную стыдливость. Это было весной перед отъездом в деревню.

Увы, это было последнее лето, полное чудесных воспоминаний о днях, проведённых в деревенских краях. Помню, как сейчас: я возвращался в Терёбино через поле, засеянное, с одной стороны, душистым клевером, а с другой - нивой, волнистой от ветра. Навстречу

ехал мой дядя. Он остановил лошадь и сообщил мне какую-то, показавшуюся мне сначала несуразной, новость: «Объявлена война!». Именно этот дядя Коля и мой двоюродный брат Миша погибли на той войне к неутешному горю моей бабушки.

Мне пришлось уехать в Лосиноостровскую, так как жизнь в деревне резко изменилась. Бабушка плакала с утра до вечера: у неё ушли на войну три сына и два внука. Уезжали люди, забирали лошадей. Кругом все ходили в слезах, хмурые. Работа не клеилась. В тревожном настроении я как-то обратился к бабушке:

- Бабушка, а для чего же нужна эта война?
- Не знаю, милой мой, так правители хотят.
- Так пускай бы правители и воевали сами. А зачем же нужно убивать столько народу?
- Ох, родной мой, на волков того не готовят, что на людей.

Так мы и остались оба в тяжёлом неведении.

Огорчённый и встревоженный, я вернулся к себе в Лосинку раньше срока. Отец был назначен главным врачом 394-го полевого подвижного госпиталя и уехал на фронт. Сестра и я остались с матерью. Мне было тогда 15 лет. Жизнь в Москве в начале войны продолжалась без особых изменений. Мы с сестрой продолжали учиться. Настроение подавленности и тревоги сменилось обычными повседневными заботами, учёбой и развлечениями.

Война затягивалась. Через год отец в очередном письме пригласил нас приехать его навестить. На фронте под Белостоком было затишье. Госпиталь квартировал в местечке Кнышин. Природа была живописна, но необычна. Дороги, посаженные сады, архитектура домов - всё было иначе, чем у нас. Кругом - на вокзалах и дорогах - куда-то ехали, шли и торопились военные люди. Для меня эта поездка ознаменовалась двумя необыкновенными впечатлениями.

Во-первых, после какого-то жаркого боя (ещё до нашего приезда) к отцу в госпиталь забежал слегка раненый в грудь рыжий молодой донской конь. Отец приказал зачислить его в списки госпитальных верховых лошадей, пока не найдётся его хозяин. К нашему приезду конь выздоровел и уже ходил под седлом. Так как лошадям нельзя долго стоять без работы, а работы было мало, то отец решил удовлетворить мои умоляющие просьбы, и я носился на донце с солдатами на периодических поездках.

Во-вторых, отец однажды должен был поехать по делам в авиационную часть. Дело было к вечеру. Подъезжая к палаткам, где хранились самолёты «Фарман-XVI», мы увидели, как из палатки был выкачен один аэроплан. Военный лётчик-офицер, надев каску, забрался в кабину. Последовали какие-то непонятные для меня команды и вдруг заработал мотор. Через несколько минут самолёт разбежался по полю и плавно отделился от земли. Такую картину я видел впервые. Самолёт полетел прямо к фронту, набирая высоту, как нам сказали - на

разведку. Я не отрывал от него глаз: он был виден довольно долго на оранжевом фоне неба угасавшей вечерней зари. Вдруг на этом оранжевом фоне появились чёрные точки и через некоторое время послышались отдалённые, еле слышные, оружейные выстрелы. Чёрные точки постепенно расплывались, а новые постепенно провожали самолёт, который не был виден и только по расположению и перемещению точек можно было догадываться о пути его полёта. Наконец точки перестали появляться. На лицах окружающих нас людей можно было заметить тревожное выражение. Все продолжали с надеждой всматриваться в сторону ожидаемого появления самолёта. Внезапно крик радости огласил тишину:

- Летит! Летит!

- Где? Где?

- Да вон, вон, правее колокольни, чуть выше.

- Точно. Ура!

Радость, оживление, суета. Всё пришло в движение. Только один человек стоял спокойно, с серьёзным выражением лица, как будто ничего не происходило. Его волнение, пожалуй, выдавала только некоторая озабоченность. Он ни с кем не разговаривал. Когда самолёт подлетел к аэродрому, он приказал врачу авиачасти первым подойти к самолёту и узнать о состоянии здоровья лётчика. Это был командир - «старый волк». Он, видимо, научился переживать не только за себя, но и за всех, именно так: стойко, мужественно, без внешних видимых проявлений. Стоит ли говорить о том, какое впечатление произвело на меня это впервые виденное событие!...

Странно, но мне не приходило в голову - страшно всё это или нет. Этот вопрос был как-то заслонён совершенно другими чувствами. Мне почему-то казалось, что чем страшнее и чем труднее - тем интереснее, и тем сильнее меня привлекало и тянуло на борьбу, на преодоление, завоевание каких-то неизведанных, новых жизненных задач. Всё это было совершенно явно, но в какой-то подсознательной неясной форме душевного состояния. Это, видимо, и есть то творческое начало, свойственное только человеку.

Наше пребывание в гостях у отца было недолгим. Вскоре мы вернулись к себе на Лосинку, и снова потекла обычная жизнь, учёба и увлечения возраста. Спорт и искусство увлекали меня, и чем дальше - тем больше. Подходило время окончания училища. В детстве, ещё в училище, как ясно казалось мне, что я буду или художником, или инженером, или ещё кем-нибудь. Но когда пришло время выбирать профессию, то оказалось, что это совсем не просто. Мать и слышать не хотела никаких доводов о том, кем я буду. «Теперь век техники, - говорила она, - и нужно готовиться в инженеры». Я чувствовал какое-то внутреннее насилие над собой при мысли о техническом образовании. Отец тогда был на фронте, но я знал, что он разделяет мнение матери о выборе профессии для меня. Ему самому внушили родители: в жизни

не пропадут доктор, поп и математик. По этому пути и шли раньше все Громы. Делать было нечего и, по окончании реального училища я начал летом готовиться к конкурсным экзаменам в Императорское Высшее Техническое Училище (ИВТУ) (*ныне - Московское высшее техническое училище.*). Половина лета прошла в учёбе с большим трудом. Каждый день я ездил из Лосинки в Москву и обратно. Летнее солнце и природа звали меня к себе, и... непреодолимое желание взяло верх. Моё терпение лопнуло. Я подал заявление о приёме меня в Высшее Коммерческое Училище, куда не нужно было держать экзаменов. Вскоре я был принят и начал заниматься туризмом на велосипеде. Мать смирилась, а я, как это и присуще юности, смотрел на своё будущее беспечно - оно мне было неясно и ничем меня не привлекало. Теперь-то я понимаю, что это было следствием душевной неудовлетворённости и отсутствием ясной цели, а значит - отсутствием основного жизненного интереса.

Неожиданно для меня за 10 дней до конкурсных экзаменов в ИВТУ ко мне зашёл мой товарищ по реальному училищу Ольшанский и попросил книгу по алгебре. Услышав от меня, что я не готовлюсь к экзамену, он вытаращил на меня глаза и произнёс:

- Как? Ты что, с ума сошёл?

Я тоже после такой фразы пришёл в смятение. Мы тут же расстались, и я засел за книги, отрываясь от них только на еду и сон. За девять дней в памяти всё было восстановлено и, вдохновлённый обещанием матери подарить мне в случае удачи мотоцикл, я пошёл на экзамены. И был принят. Особого впечатления на меня это событие не произвело. Да и мотоцикл не был подарен, правда, я о нём тут же и забыл.

Учёба началась вновь. Энергии у меня тогда было невероятно много. Я успевал не только слушать лекции, но и с жадностью посещать выставки живописи, скульптуры, бывать в театрах, кино и три раза в неделю наведываться в спортивное общество «Санитас» на арене Морро, знаменитую своими силачами и любителями тяжёлой атлетики - Бухаровым и Спарре, имена которых до сего времени живут как исторические. Потренировавшись несколько месяцев, в 17-летнем возрасте я установил на соревнованиях московский рекорд в полутяжёлом весе - 201 с половиной фунтов (80 кг) в жиме двумя руками.

На несколько дней с фронта приезжал отец, и я слышал, как они с матерью, посоветовавшись, решили устраивать меня куда-то на военную службу, так как меня должны были по закону скоро призвать в армию. Я был озадачен. Учёба в Училище мне не нравилась. Как-то, проходя по Мясницкой улице, я заметил небольшую вывеску «Художественная студия». Я был крайне застенчив и скромн, однако решил записаться в эту студию и учиться рисовать. Поднявшись на самый верхний этаж, я тихонько открыл дверь, вошёл в большую

светлую комнату и... остолбенел. Посреди комнаты сидела в странной, но, как мне казалось, насколько это было возможно, всё же приличной, позе совершенно голая молодая женщина. Вокруг неё сидели совершенно разных возрастов и профессий люди, вооружённые мольбертами и папками, увлечённые работой и, к моему счастью, совершенно не обращавшие на меня никакого внимания. Мне было 17 лет, я никогда не видел голых женщин и поэтому долго стоял совершенно растерянный и покрасневшийся, пока ко мне не подошёл сам хозяин студии Машков (*Машков Илья Иванович (1881-1944) - известный в те годы пейзажист и портретист.*), с каштановой бородой и карими глазами в белом халате. Он провёл меня в маленький смежный кабинет, расспросил меня о моих намерениях и предложил завтра же начать работу. Я с громадным увлечением начал работать в студии и чертежи в техучилище стали для меня меркнуть. Машков был очень доволен моими успехами:

- У Вас очень верный и очень точный глаз. Вам обязательно нужно серьёзно заняться своим художественным образованием.

Однако занятиям в студии суждено было длиться всего три месяца. Подошёл срок набора в действующую армию. Нужно было решать - в какой род войск идти. Эта проблема не раз обсуждалась дома на семейном совете.

- Буду гусаром, - говорил я.

- Во-первых, это несовременно, - возражал отец, только что вернувшийся с фронта. - А во-вторых, надо иметь свою лошадь, а это стоит больших денег...

Так моим увлечениям настал конец, кроме, впрочем, одного. По соседству с нашим домом жила интересная девушка: пепельная блондинка, очень развитая, интересная, только что окончившая гимназию. Она постоянно встречалась в поезде мне и моему приятелю, с которым мы вместе ездили в техучилище. Не помню - каким образом, но мы с ней познакомились и постоянно ездили вместе. Затем начали ходить вместе в кино, бывать у неё дома. В один прекрасный день мы с приятелем проводили её до дома, присели с ней возле палисадника на лавочке и стали болтать о том, о сём. Катенька (так её звали), вдруг задумавшись на минуту, с каким-то особым, непонятным для меня в то время, выражением лица, сказала:

- Давайте играть в объяснение в любви!

- Давай! - согласились мы оба.

- Кто первый?

Жребий пал на меня. Приятель должен был на некоторое время скрыться до тех пор, пока его не позовут. Когда он ушёл, я стоял перед Катей, а она сидела на лавочке.

- Вы должны стать на одно колено передо мной, - скомандовала она очень нежно и приветливо взяла меня за руку. Я опустил на колено. Она вдруг обняла мою голову одной рукой и быстро и крепко

поцеловала меня в щёку. Я медленно поднялся с совершенно помутневшим рассудком и почему-то прижал обе руки к своей груди. Так же медленно я начал двигаться домой, не чувствуя под собой ног. Я чувствовал только, что случилось что-то совершенно необыкновенное с моей душой. Казалось, ангелы небесные несут меня в рай. Телесно я не существовал. Я был весь охвачен каким-то блаженством души. Мать вскоре заметила метаморфозу в моём душевном состоянии. Она устроила мне скандал, найдя мой выбор неподходящим. Тем самым она восстановила меня против себя. Как скоро люди забывают, что с ними, кажется, ещё так недавно случалось то же самое! Я до сих пор не нашёл, да и не искал никаких средств спасения от таких сердечных ран. Да и стоит ли их искать? Хочешь избавиться от искушения - поддайся ему. Наш роман не заходил дальше поцелуев - мы оба были робки, невинны и судьбе было угодно вскоре разлучить нас навеки. Видимо, «разлука уносит любовь»...

Отец хотел устроить меня в войска связи и даже договорился с командиром телеграфного батальона о моём свидании с ним. Я пришёл. Меня встретил адъютант и, доложив обо мне, предложил обождать. Я присел. Во время моего ожидания я опять почувствовал какое-то насилие над собой. Поэтому когда адъютант куда-то вышел, я поднялся и ушёл: до того мне не по нутру были все эти хлопоты и разговоры.

На другой день пошёл в Училище, на занятия. День был солнечный, настроение у меня было отличное и беззаботное. Подходя к Училищу, я вдруг увидел на дверях маленькое объявление: «Набираются охотники на теоретические курсы авиации профессора Н.Е.Жуковского. Курсы шестимесячные. Образование требуется не ниже среднего. Возраст - от 18 до 28 лет». Стечение обстоятельств было, конечно, невероятным, но в этот момент я услышал в небе рокот мотора. Я поднял голову и увидел аэроплан, медленно летевший над Москвой. Это был «Фарман-XXX». И в одно мгновение я загорелся: буду авиатором! Тут же, с замиранием сердца, я побежал к заведующему курсами.

- Мне бы хотелось поступить на курсы лётчиков-«охотников», - выпалил я.

Только одно обстоятельство смущало меня: в объявлении говорилось, что желающие принимаются с 18 лет, а мне до этого «рубежа» не хватало одиннадцати дней. Но мои опасения оказались напрасными.

- Это пустяки, - успокоил ректор, взглянув на меня. - Несколько дней в таком возрасте не играют большой роли. Подавайте заявление.

Будущим курсантам пришлось пройти очень строгую медицинскую комиссию. Но мне бояться было нечего. После того, как я прошёл все специальные кабинеты, генерал - председатель комиссии объявил мне:

- Приятно видеть таких здоровых молодых людей, а то мы привыкли иметь дело только с больными.

Я, видимо, произвёл на них впечатление, так как рост у меня был 184 см, шея - 43 см, бицепс - 42 см, бедро - 64 см. В итоге я был признан годным. Домой я явился сияющим и тут же объявил отцу и матери о своём зачислении. Мать совершенно перепугалась, а отец хладнокровно сказал:

- Раз так случилось, удерживать парня не стоит. Пусть идёт туда, куда ему нравится.

Так определилась моя судьба.

Выбор профессии был явно случаен. Однако, вспоминая себя в те годы, должен признать, что я был впечатлительным романтиком по натуре (идеализировал действительность). А детство моё сыграло большую положительную роль в освоении этой профессии. Разнообразие физподготовки помогло быстро осваивать координацию движений, развило творческое воображение, быстроту реакции, самостоятельность, смелость, находчивость, стремление к соревнованию и пр. Может быть, этот случайный выбор роковым образом был одним из лучших (но мне теперь он кажется, увы, не лучшим).

* * *

Прежде чем продолжить рассказ о своём дальнейшем жизненном пути, мне хочется поделиться с читателями своими мыслями о том, как нужно подходить к выбору профессии. Я пишу это потому, что однажды мне предложили выступить по радио с этой темой.

- А сколько вы мне дадите времени на выступление? - спросил я.

- 8-10 минут, - был ответ.

- Но ведь к будущей профессии человека готовят четверть, а то и треть его жизни! - возразил я.

Я всё же убедил редактора передачи, и мы договорились об увеличении времени моего выступления для того, чтобы хоть и кратко, но всесторонне осветить эту далеко не простую проблему.

Каждого человека с раннего детства готовят стать деятельным творческим созидателем, достойным гражданином своей страны. Этому посвящается четверть, а то и треть его жизни. В подавляющем большинстве случаев после длительного обучения и воспитания молодёжь, наконец, становится перед проблемой выбора профессии. Выбор профессии осуществляется и самими подростками, закончившими образование, и под влиянием родителей, а иногда и под влиянием обстановки, случайно сложившейся вокруг молодого человека. К счастью, подавляющее большинство профессий (а их теперь бесчисленное множество) не требует, чтобы человек обладал какими-либо особыми природными дарованиями для того, чтобы стать вполне полноценным созидателем новой жизни. Конечно, есть и такие профессии, которые требуют особых природных дарований. Но нужно

согласиться с тем, что для достижения максимальной пользы, максимального эффекта своих возможностей в любой профессии, кроме природных данных и способностей, необходим упорный настойчивый труд, который невольно прививает любовь к своей профессии, и в результате становится потребностью, удовлетворением и естественной необходимостью для человека. В наше время достаточно накопленного опыта и научных знаний для того, чтобы выбрать профессию в соответствии с особенностями физического и духовного облика человека.

У каждого ребёнка с раннего детства начинают постепенно проявляться некоторые психологические особенности, присущие его индивидуальности, и, конечно, такие свойства, которые присущи каждому. Совершенно ясно, что только всесторонним образованием и воспитанием можно определить психологический и физический облик будущего человека. Детский сад, школа и семья в едином стремлении и контакте, всесторонне изучая будущего гражданина, стараются познать его и создать соответствующие условия, ожидающие его в будущем. Далеко не всегда САМ подросток, получив среднее образование, может правильно выбрать себе профессию. Яркие дарования в математике, музыке, хореографическом искусстве и некоторых других областях проявляются очень рано - в 5-6 лет. Их надо заметить вовремя и именно в этом раннем возрасте не только дать уже специализированное воспитание, но и привить ребёнку в самом начале вкус к избранной профессии, а затем и страсть. А для этого необходимо создать и соответствующую вдохновляющую обстановку вокруг подростка.

Наибольшие способности всегда являются признаком для выбора будущей профессии. Способности всегда проявляются в быстроте освоения, в каком бы то ни было виде деятельности. Я на своём собственном опыте по обучению лётному делу, музыке, изобразительному искусству, всегда, без исключения, убеждался в том, что когда человек быстро осваивает обучение, то он обычно и хорошо работает по этой специальности.

Наблюдения за разными профессиями приводят к такому же выводу и подтверждают моё мнение. Каждому, наверное, известны условия музыкального конкурса в Бельгии, который считается максимально трудным. Напомню его условия: нужно пройти три тура с различной программой. Перед последним туром конкурсанты получают новый, созданный для этого конкурса фортепьянный концерт и... отдельную изолированную комнату для самостоятельной работы над этим концертом. По условию конкурса, это музыкальное произведение нужно выучить наизусть в течение недели. Два раза конкурсант имеет право сыграть концерт с оркестром перед тем, как он выступит с ним перед жюри конкурса. Один из наших участников уже на четвёртый день попросил оркестр и сыграл концерт по памяти. Оркестранты и дирижёр

были ошеломлены таким необычайным явлением - он сыграл великолепно и без единой ошибки! Конечно, он выиграл конкурс.

Всякий талант, как известно, явление сложное, состоящее из нескольких особых свойств, дарованных человеку во взаимосвязанном необходимом комплексе. Например, в приведённом случае были необходимы: тонкое и глубокое понимание идеи-содержания нового произведения, абсолютный музыкальный слух, музыкальная память и руки (аппарат, как говорят музыканты), которые способны к фантастической быстроте. Конечно, техника (в первую очередь) и прочие условия требуют, помимо природных данных, феноменального труда с пяти до 19-20 лет, начиная с 4-5-часовой работы в сутки до 8-часовой, а иногда и более.

В любой профессии встречаются даровитые люди, но феноменальных результатов все они достигают **фанатическим страстным** увлечением, а поэтому и трудом, в котором всё подчинено достижения одной цели. Однако они обычно всегда успевают и воспринимать жизнь во всём её многообразии, тем самым развивая свой интеллект. Нужно ли говорить о том, что это, как правило, люди **организованные, умеющие использовать с интересом и пользой каждую минуту своей жизни!**

Вот как важно правильно выбрать дело всей своей жизни!

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ КУРСЫ Н.Е.ЖУКОВСКОГО

С направлением заведующего курсами и медсвидетельством я был предварительно направлен в воинскую часть, которой в хозяйственном и административном отношении были подчинены курсы Н.Е.Жуковского. Там мы поступили в распоряжение фельдфебеля. Это был маленький сухой человек с острыми серыми глазами, способными «съесть» человека. Ему не нужно было повторять команду или распоряжения. Его все слушались молниеносно. Я очутился на казарменном положении среди солдат. Спал на нарах, жёсткость которых, видимо, должна была вырабатывать соответствующий характер. В семь часов утра раздавался громогласный клич дежурного: «А ну, вставай на строевые!», после чего мы надевали шинели, брали винтовки и шли на строевые занятия.

«Щи да каша - пища наша», вот и всё, что я увидел за две недели предварительного пребывания в этой воинской части. Затем я был отправлен (в солдатской форме!) на курсы. Став курсантом, я сразу же понял, что жизнь предстоит нелёгкая. Около 40 лет прослужил я в Военно-воздушных силах, где всё подчинено чёткому распорядку. Но

должен сказать, что на курсах Жуковского была особо строгая дисциплина. Её ревностно насаждали и поддерживали начальник курсов полковник Турчанинов и фельдфебель Субботин.

Именно перед ним я и предстал, явившись на курсы. Субботин был классическим образцом военного человека своего времени. Он почти никогда не улыбался. Когда кто-либо делал малейшую оплошность, он делал вид удивлённого человека. Это выражалось в том, что глаза его не увеличивались от удивления, а уменьшались, а рот неизменно немного приоткрывался. Он не произносил в таких случаях ни слова. Но тот, кто совершил оплошность, больше никогда её не повторял. Командовал Субботин «желудком»: начальные, т.е. предварительные, слова команды произносились нормальным человеческим голосом, но завершающий команду слог был таким контрастом к нормальному звуку, произносимому человеком, и рывкался с такой резкостью, что любой человек мог прыгнуть хоть в огонь. В начале у нас мурашки по телу ходили от его команд, но не более чем через два месяца, мы стали оловянными солдатиками и выполняли все его команды и приказания с точностью, которой мог бы позавидовать любой автомат.

Самую длинную речь наш фельдфебель произнёс только один раз, когда А.В.Надашкевич, позже долго работавший инженером в конструкторском бюро А.Н.Туполева (*Надашкевич Александр Васильевич (1897-1967) - впоследствии - доктор технических наук, заместитель А.Н.Туполева по оснащению самолётов вооружением.*), после завершающей команды немного поправил носок левой ноги. После гробового молчания приоткрывшийся рот фельдфебеля произнёс:

– Эх, Александр Васильевич, а я надеялся!

Ведь все знали после первого же занятия, что после исполнения команд нельзя уже ничем шевельнуть. Фельдфебель только в первое занятие добавлял: «Йи, не ходи!» (То есть не шевелись). Но это было всего один раз, в следующее занятие он уже не допускал роскоши повторения. Его молчаливые взоры были красноречивее слов, до слов он не снисходил.

Нас было ровно 20 молодых людей в возрасте от 18 до 20 лет, собранных как на подбор, и только один был 28-летним. Он был женатым и ему было тяжелее всех, так как все шутки и остроты сосредотачивались главным образом на нём. Все были молоды, беспечны и всегда бесконечно веселы. В свободные минуты мы играли на различных музыкальных инструментах, пели песни. Особенно любили песню про «журу-журу журавля», сочинённую о каждом из двадцати, воспевая при этом его физические, нравственные и, особенно, совершенно интимные достоинства. Куплеты отличались большим остроумием, но, к сожалению, не подлежат оглашению в печати.

Жили мы в общежитии, в том самом помещении, где теперь находится Научно-мемориальный музей Н.Е.Жуковского. Директор этого Музея Надежда Матвеевна Семёнова (*М.М.Громов ошибается - Н.М.Семёнова была заместителем директора Музея по научной работе.*). Невозможно писать о ней без волнения. Это, прежде всего, обаятельный, всеми любимый и уважаемый человек. Это - фанатик, влюблённый в своё дело, сумевший не только собрать уникальную экспозицию, но и организатор, создавший удивительно похожий на себя коллектив. Её тонкий интеллект и образование незаметно влияют на окружающих. Читатель не раскается, если посетит этот уголок, хранящий авиационную историю.

Окна нашего общежития выходили во двор, в котором мы проходили строевую подготовку и занимались гимнастическими упражнениями. Рядом с нашей спальней была комната фельдфебеля, в которую он проходил только через нашу. После того, как все были в кроватях, Субботин проходил к себе. У него было ещё два помощника, которые не спускали с нас глаз в течение целого дня. Но как ни строги они были и как ни зорко следили за нашей нравственностью, некоторые всё же успевали спускаться через окно по трубе на улицу и навещать своих знакомых.

Классический фельдфебель Субботин привил нам за полгода некоторые навыки так прочно, что они сохранились на всю жизнь. И надо отдать ему должное: это был талант особого рода, за который мы все ему благодарны на всю жизнь. После подъёма мы должны были идеально убрать койку, умыться и вычистить сапоги (которые должны были прямо-таки «гореть» и сверкать в лучах солнца). Воротнички должны быть всегда свежими, пуговицы и пряжка на ремне - «гореть», ногти острижены, костюм - «с иголочки»... На всё давалось 15 минут. Через 15 минут мы стояли на «линейке», т.е. в две шеренги на паркете. Очередной дежурный на правом фланге с повязкой на руке при зорком наблюдении двух помощников фельдфебеля после построения и команды «вольно» дожидался появления «фараона», т.е. самого фельдфебеля.

Истошный голос орал команду:

- Смирно! Равнение направо!

Живые машины-автоматы, вздрогнув как от электротока, замирали и стояли неподвижно, как мраморные изваяния. В дверях неторопливо показывалась, с сознанием своей значимости, фигура Субботина. Не торопясь, он выслушивал команду дежурного и медленно выходил на середину комнаты прямо перед нами. Сзади него и немного сбоку стояли его помощники. При его прохождении от правого фланга к середине мы должны были алчно «есть» его глазами и поворачивать головы в направлении его движения. Затем следовала команда:

- Первая шеренга, два шага вперёд! Арш!

Начинался осмотр. Руки вытягивались вперёд для осмотра их чистоты и ногтей. Потом раздавалась команда: «Руки - в стороны!» и осматривались подмышки на предмет отсутствия надрывов или дырочек. Затем, отойдя от нас на несколько шагов и выставив одну ногу вперёд, Субботин закладывал руки за спину и внимательно оглядывал наш общий вид. Каждый был пронзён с ног до головы его взглядом.

Пока мы завтракали, Субботин проверял: как мы заправили наши постели. Беда, если что не так! В таких случаях он передавал через дежурного:

- Скажите такому-то, что у него постель не в порядке и что я ему больше напоминать не буду.

Этого предупреждения было достаточно.

До сего времени я не могу никогда быть за завтраком неаккуратно одетым, неумытым, небритым, после неубранной лично мной постели. Постель за мной убирают только тогда, когда я болен.

После завтрака все курсанты выстраивались самым Субботиным. Это было приготовление к встрече полковника Турчанинова для строевых занятий. Турчанинов, в сущности, только проверял деятельность своего фельдфебеля. Это был экзамен состояния нашей готовности и нашего совершенства в несении строевой службы. Когда слышались шаги поднимавшегося по лестнице полковника, поджидавший его дежурный снова вопил истошным голосом:

- Сми-и-и-р-р-но! Равнение напра-а-а-во!

Душа у всех уходила в пятки.

Полковник, выслушав рапорт дежурного, оравшего не своим голосом о том, что во время его дежурства никаких происшествий не случилось, проходил мимо дежурного с таким спокойным сухим невозмутимым видом, как будто бы не только дежурного, а вообще никого вокруг него не существовало.

Он всегда был неизменно чисто выбрит и напудрен, с тщательно подстриженными усами, в хорошо выглаженном кителе, который гладила горничная - возлюбленная нашего фельдфебеля (курсанты всё знали!). Серые, всегда тусклые, глаза полковника на окаменелом лице замечали всё, что касалось нашей выправки и исполнения команд.

Прошло три месяца, но, пока мы не научились безукоризненно отдавать честь и «есть глазами начальство», нас никуда не выпускали из расположения курсов. Зато мы всегда забивали выправкой наших соседей - юнкеров Алексеевского училища. Отпуска на один день разрешались лишь после специальной подготовки: умению отдавать честь всем без исключения чинам. Учил сам Субботин: курсант проходил мимо него. Перед этим Субботин проверял ответ на приветствие, командуя: «Отвечать, как поручику» или «Отвечать, как генералу» и т.д. Курсант должен был мгновенно и без запинок ответить, вернее прокричать: «Ваше высокое превосходительство...».

Только после этого, проходя мимо Субботина, отдавалась честь в соответствии с «встречающимся» чином. Принимал готовность, разумеется, сам полковник Турчанинов.

Отдание чести требовало в то время большого умения внимательно следить за окружающей обстановкой, и это сыграло большую роль в моей профессии. Нарушитель (что случалось довольно редко), особенно не заметивший старшего по званию и не отдавший чести, подзывался и должен был доложить свою фамилию и фамилию своего командира, а также был обязан сам доложить командиру о своём нарушении. А так как считалось, что это нарушение являлось проявлением неуважения не только к воинской чести, но и к чести своего полка, то наказание за это бывало очень строгим.

Отпускали нас обычно на воскресенье, один раз в две недели. Однажды фельдфебель разрешил мне привезти штангу. Когда товарищи увидели мои занятия, то отношение ко мне изменилось, конечно, в положительную сторону. Я тут же получил прозвище «Слон», которое утвердилось за мной на многие лета для всех близко знавших меня друзей.

Вспоминая теперь эту строгую школу дисциплины и порядка, я не могу не признать, что она на всю жизнь оставила большие и положительные следы. Глубоко полезные привычки сохранились и теперь, когда я пишу эти строки: утром быстро встать, убрать за собой постель, побриться, сделать зарядку, обязательно помыться холодной водой и непременно почистить обувь - это неплохо! Тогда мы шутили между собой над своим фельдфебелем, слагали про него разные шуточные песенки. А теперь?... Смешное стало серьёзным, и среди этого смешного можно различить и нужное, и положительное.

* * *

Строевые занятия чередовались с теоретическими и практическими. Мы разбирали и собирали моторы того времени, учились управлять автомашиной, участвовали в продувке моделей самолёта в небольшой аэродинамической трубе.

Однажды на продувке модели самолёта в этой маленькой трубе, случилось происшествие. Недалеко от винта, создававшего воздушную струю в трубе, стоял стул. Неожиданно для всех вдруг раздался сильный треск и вой электромотора, вращавшего многолопастной винт. Рубильник был немедленно выключен, и мы, к своему стыду и ужасу, поняли, что стул был втянут в трубу. В итоге: винт разлетелся, труба была повреждена, от стула остались одни воспоминания.

Изучение моторов на практике было чрезвычайно подробным: мы не только разбирали и собирали мотор, но и попутно изучали его детали и

их назначение. Изучалась система поступления горючего в цилиндры мотора, досконально изучался карбюратор и система зажигания. Осваивалась регулировка работы мотора. Так же подробно изучался и автомобиль. Мне кажется, это не было лишним в воспитательном смысле: человек, управляющий любой машиной, должен знать её в совершенстве. Этот метод сохранился у меня на всю жизнь и я не имел повода раскаяться в нём. Всё это разнообразие в практической работе, безусловно, расширяло кругозор и сообразительность, словом, способствовало приобретению вкуса к работе с техникой и её глубокого и всестороннего понимания.

Обучение специальности было организовано блестяще. Для шести месяцев обучения объём специальных наук был чрезвычайно большим и поэтому учёба была напряжённой. Занятия проводились очень интересно и на высоком уровне. Не могу не сказать, что успеху обучения, глубине теоретических познаний и их усвоения способствовало то, что на курсах преподавали такие корифеи молодой авиационной науки, как Николай Егорович Жуковский, которого по праву называли «отцом русской авиации»; В.П.Ветчинкин; А.А.Микулин, будущий академик, творец отечественных авиационных двигателей; Б.С.Стечкин; профессор, а потом академик В.С.Кулебакин; Г.М.Мусинянц... За каждым именем стоит целая эпоха, связанная с развитием советской авиации.

Каждый из этой «могучей кучки» педагогов-учёных достоин того, чтобы о нём была написана целая книга. Главным их достоинством было творчество - это основное свойство, говорящее о подлинности человеческого интеллекта. Я могу поделиться лишь мальчишескими впечатлениями, которые остались ещё со времён моего пребывания на курсах Жуковского.

Николай Егорович Жуковский в то время был уже очень стар. Мы любили его лекции, всегда устремлённые в будущее. Подчас он забывал, что перед ним совсем ещё зелёные юнцы, только начинающие постигать, что такое аэродинамика. Тогда на доске вдруг появлялась длинная и сложная цепь непонятных для нас формул. Заметив это, он улыбался, как бы стряхивал с себя занимавшие его мысли, и возвращался к теме своей лекции. Однажды, читая лекцию об аэродинамике авиабомб, он так отклонился от темы, увлечшись математическим доказательством, что мы, слушатели, начали просто хлопать глазами. Затем кто-то кашлянул, чтобы как-то его отвлечь и не обидеть гениального старика. Взмахнув слегка руками и поняв, в чём дело, он остановился. Никто не позволил себе даже улыбнуться: настолько велико было его обаяние и сила его гения, так велико было уважение к нему! Мальчишки в этот момент почувствовали себя взрослыми, но... ненадолго. Когда лекция закончилась и Николай Егорович ушёл, посыпались шутки и анекдоты.

Владимир Петрович Ветчинкин - большой учёный-аэродинамик, академик (*М.М.Громов ошибается - Владимир Петрович Ветчинкин (1888-1950) не был академиком. Он был заслуженным деятелем науки и техники, лауреатом Государственной премии СССР.*). Необыкновенной душевной чистоты, до наивности простой и доверчивый в отношениях с людьми. Когда позже он начал учиться летать вместе с нами в Московской школе авиации в нашей группе у инструктора А.П.Бобкова, то его способности в этой области оказались, увы, весьма посредственными. Он вылетел самостоятельно позже всех и неудачно: сломал самолёт при посадке. Ещё несколько неудачных посадок убедили его в необходимости оставить занятия лётным делом. Он тяжело переживал это обстоятельство и посвятил свои думы изобретению более прочного шасси... Но прошло время. Душевная рана зажила и эти мысли остыли. К великой скорби, он не дожил до наших дней.

Александр Александрович Микулин - талантливейший конструктор авиационных моторов. На его моторе мы с А.Б.Юмашевым и С.А.Данилиным установили два мировых рекорда дальности полёта без посадки при перелёте через Северный полюс в США. Его мотор был установлен в Великую Отечественную войну на исторических ИЛах. Александр Александрович не только талантливый конструктор авиационных двигателей, он - разносторонний талантливейший изобретатель, успешно занимающийся, кроме всего, разрешением проблемы долголетия.

Борис Сергеевич Стечкин - талантливейший специалист, творчески одарённый в авиадвигательной области, академик. Необыкновенного обаяния человек, чрезвычайно скромный и доступный всем.

Когда московская общественность и Академия наук чествовали академика А.А.Микулина в день его 70-летия (*в 1965 году.*), я напомнил ему те времена, когда он учил нас познавать авиационные двигатели на курсах Жуковского. Особенно ярко мне запомнился один эпизод из того времени. Однажды мы увидели в окно, что на дворе стоит моторный станок и на нём установлен необыкновенного вида мотор с цилиндрами в горизонтальном положении. Вдруг раздался оглушительный треск, появилось синее облачко дыма и... мотор заработал. Надо было видеть радость конструкторов, душивших друг друга в объятиях и осыпавших друг друга поцелуями. Это были создатели только что запущенного мотора АМБС. Мотор был назван первыми буквами имён и фамилий его конструкторов - Александра Микулина и Бориса Стечкина. Мне тогда было 18 лет, а им по 22 и 26, и это был их первый шаг в большую творческую жизнь. Потом они забыли этот важный в их жизни момент и я был рад, что мне удалось так кстати напомнить о нём.

Виктор Сергеевич Кулебакин - тогда ещё прапорщик, а потом - наш крупнейший академик, участник составления плана ГОЭЛРО,

необыкновенного ума и очарования человек, обладавший большими организаторскими способностями.

Гурген Мкртичевич Мусинянц - одарёнейший человек, человек с самым тоненьким голоском, какой мне только приходилось встречать у мужчин в своей жизни. Человек необыкновенной энергии и обаяния. Он успевал даже учить нас практической езде на автомобиле - «Фордике» самого первого выпуска.

Да все наши педагоги были такой квалификации, такими чудными и одарёнными людьми, что мы, оставшиеся в живых, к огромному удовлетворению вспоминаем о встречах с ними как о величайшей удаче, оставившей неизгладимый след на всей нашей жизни.

Различные отрасли военных наук преподавались образованными людьми - полковниками с боевым опытом. Их уроки слушались с захватывающим интересом. Всегда, когда было можно, нам внушались героизм, благородство и чувство товарищества. «Сам погибай, а товарища выручай» - этот старый военный девиз иллюстрировался интереснейшими примерами из боевого опыта. Громадное впечатление произвело на всех нас выступление поручика Соболева, только что приехавшего с фронта, бывшего воспитанника наших курсов. Он рассказал нам о своей атаке немецкого самолёта, который вёл корректировку артиллерийского огня. Один вид его военной формы, не говоря уж о рассказах, возбуждал в нас невероятный жар и пыл скорее окончить курсы и стать истребителями. Это был предел юношеских мечтаний.

Однажды нас всех отправили на экскурсию на Ходынское поле. Несколькими группами, которыми командовали фельдфебель и его помощники, мы дошли строем до центра города, где сели в трамвай №6. По пути мы как всегда распевали «Взвейтесь, лётчики, орлами - полно горе горевать!». Проехав Триумфальные ворота возле Белорусского вокзала (*в настоящее время Триумфальные ворота находятся на Кутузовском проспекте.*), трамвай шёл посреди довольно узкой булыжной мостовой, вдоль которой тянулись липовые аллеи с велосипедной, пешеходной и специальной дорожкой для верховой езды. Конечная остановка была в начале аэродрома, вернее - Ходынского поля, немного ближе спортивного общества Московского клуба лыжников (ныне - стадион Юных пионеров).

На аэродроме мы неожиданно узнали, что двум из нас можно будет пролететь на «Фармане-XXX» с «Бобой» Россинским, как тогда его называли (*Россинский Борис Илиодорович (1884-1977) - один из первых отечественных авиаторов.*). В то время он был сдатчиком самолётов на заводе «Дукс». Этот завод выпускал тогда «Фарман-XXX» и «Ньюпоры» по французским лицензиям.

Двадцать человек тянули жребий. Счастливыми оказались я и курсант Соколов. «Фарман-XXX» вывели из ангара. Россинский сел в кабину и пригласил меня. Я сел сзади него. Он предупредил меня,

чтобы я привязался и следил за пульсацией масла в масляном стаканчике: так осуществлялся контроль за правильной работой масляной системы мотора. На самолёте перед глазами пилота стоял единственный прибор - счётчик оборотов мотора. Какой контраст с современными самолётами, оснащёнными совершенными приборами! А в те времена существовал ещё только один прибор, называемый барографом. Он устанавливался на самолётах серийного производства в первый и, обычно, единственный контрольный полёт. Этот прибор представлял собой самопишущий барометр и служил точным контролем: 1) времени пребывания самолёта в полёте и 2) быстроты подъёма на определённую высоту. Запись, таким образом, свидетельствовала, с одной стороны, о соответствии расчётных лётных данных самолёта фактическим и, с другой стороны, о правильности и точности пилотирования лётчика, о точности выполнения скороподъёмности. Барограф не ставился перед глазами пилота потому, что лётчик всё равно не мог в полёте руководствоваться его записями.

Россинский опробовал мотор, и с этого момента начались впечатления, никогда до того мною не переживавшиеся и совершенно не такие, какие можно было себе представить. Отрулив шагов десять от ангара, Россинский дал полный газ. Мотор оглушительно взревел, и самолёт начал разбегаться, постепенно набирая скорость. С самого начала разбега ощущалась грузность машины при толчках о неровности на земле, затем эти толчки всё слабели и как будто растаяли. Приближался громадный сосновый бор, навстречу которому разбегался наш самолёт. Затем лес начал уходить вниз.

До этого мне казалось, что самолёт помчится в воздухе с невероятной скоростью, так, что вся земля будет только мелькать. На разбеге, особенно в конце, скорость действительно была весьма ощутимой и большой, и земная поверхность только мелькала. Но после того как была набрана высота 100 метров, скорость, казалось, начала совершенно пропадать. И это было удивительно. Полёт на самолёте производил впечатление подъёма на воздушном шаре. Относительно земли самолёт, казалось, совершенно не двигался, а как бы повис в воздухе. После отрыва от земли самолёт частенько побалтывало. Неожиданно появилось сильное задувание, так что приходилось часто-часто моргать глазами. Когда самолёт кренился, то хотелось схватиться за борт, чтобы не упасть, как будто в этом было спасение. Это тоже было совершенно непредвиденное явление. С непривычки казалось, что самолёт и человек не единое целое и не спаяны друг с другом, а каждый сам по себе, как, например, когда едешь в телеге и она наклоняется. Земля под самолётом совершенно не двигалась. С высоты 2000 метров она выглядела планом - совершенно необыкновенное, новое и забавное впечатление. Спуск был менее приятным и, при подходе к границам аэродрома, всё стало выглядеть

обычным, обыденным и не таким привлекательным, как сверху. Новизна полёта была поразительной.

Приземлились... Снова начали ощущаться толчки. Подрнули к ангару, где дожидалась вся наша группа. Когда я вылез из самолёта, то сразу заметил, что ничего не слышу. Товарищи, оставшиеся на земле, обступили меня и начали задавать разные вопросы. Я их всё время переспрашивал, так как очень плохо слышал. В ушах звенело. Отвечал я, видимо, криком, потому что они меня то и дело останавливали и спрашивали:

- Да что ты орёшь? Говори нормально!

Примерно через час слух пришёл в норму, но звон в ушах оставался ещё долго. Все курсанты поздравляли меня и Соколова с «боевым крещением». Мы оба, оживлённые, не могли сразу даже отвечать на вопросы товарищей, ибо все вопросы шли невпопад с впечатлением. А впечатление было необычайно ярким, но совсем не такое, какое можно было себе представить, ни разу не летая. Это был мой первый и единственный полёт с Россинским. Он тогда был известным лётчиком, а я - просто пассажиром.

* * *

Я ещё учился на курсах, когда произошла Февральская революция. Благодаря изоляции, для нас, курсантов, Февральская революция была неожиданностью. Мы все восприняли её с ликованием. В ту пору в воинских частях появились веяния, что теперь строгая дисциплина не обязательна, например, не нужны поверки, чёткое отдавание чести и т.д. Но командование курсов по-прежнему поддерживало образцовую дисциплину, справедливо считая, что сознательная революционная дисциплина должна быть очень высокой. Мы были оторваны от политической жизни и могли только случайно слышать некоторые высказывания студентов ВТУ во время перемен между теоретическими занятиями. Политическое брожение между студентами было сильно развитым и различным по направлениям. А мы не получали никаких газет, журналов, ничего, кроме учебных книг и пособий, относящихся к нашей учёбе. Но всё, что мы могли слышать в строгой изоляции, это одно - продолжать войну до победного конца. Беспечность юности и искусственная изоляция больше поддерживали в нас аполитичность, чем какую бы то ни было направленность.

Весной 1917 года подошло время экзаменов. Объём знаний, необходимый для экзаменов, был необычайно велик. И перед экзаменами мы схитрили. Конечно, мы все добросовестно готовились в полном объёме, но... Решили - каждый выучит досконально «свой» билет. Но как вытащить «свой» билет на экзамене? Придумали. На

курсах был мальчик Вася лет одиннадцати-двенадцати. В его обязанности входила уборка класса, уборка различных учебных пособий и т.п. У Васи хранились и билеты, которые выкладывались на экзаменационный стол. Мы уговорили Васю дать нам посмотреть эти билеты и... каждый из курсантов сделал на них небольшую пометку. Вася был очаровательный мальчуган. Он всегда улыбался и был очень добродушен - все курсанты его очень любили. Нас забавляло, как Вася произносил слово «непременно». У него получалось «бесприменно» или «вот и именно».

На экзаменах, подходя к столу, каждый сравнительно легко вытаскивал «свой» билет и отвечал на «отлично». «Пятёрки» просто сыпались. Но вот один генерал, взглянув на билеты, потребовал дать новые, совершенно чистые. Вот тут-то и стало похуже: стали появляться и «тройки».

Одному курсанту генерал задал вопрос. Тот не мог сразу ответить. Тогда генерал его спрашивает:

– Вас затрудняет мой вопрос?

– Нет, Ваше превосходительство! Меня затрудняет не вопрос, а ответ.

Генерал рассмеялся и поставил ему «тройку» за его остроумие. Но в целом весь выпуск сдал экзамены на самом высоком уровне. Нам была объявлена благодарность за лучший выпуск.

Тогда же нам была сообщено, что пока мы получили звание вольноопределяющихся, но возбуждено ходатайство о присвоении нам офицерских званий. Мы имели право носить не только чёрную бархатную пилотку с красным кантом, но и чёрные бриджи, и синюю гимнастёрку с погонами, отмеченными по краям широкими серебряными полосами. На синей гимнастёрке это было очень красиво. Мы гордились своей формой, тем более что ношение пилотки было привилегией только лётчиков. К нашему великому огорчению, теперь лётчики носят «головные уборы», а солдаты-пехотинцы... пилотки защитного цвета.

В МОСКОВСКОЙ ШКОЛЕ АВИАЦИИ

По окончании курсов Н.Е.Жуковского нам присвоили звание прапорщиков, и мы были командированы в Московскую лётную школу для обучения полётам. Все были распределены по группам (до 5-6 человек) и закреплены за определёнными инструкторами лётного обучения. Большинство из них были солдатами, наиболее способными к полётам и не злоупотреблявшими спиртными напитками. Это были замечательные лётчики. Они отлично разбирались в способностях своих

учеников, хотя и не были педагогами в полном смысле этого слова. Каждый из них являлся и является исторической фигурой в нашей авиации, сыгравшей громадную роль в деле подготовки кадров для авиации. Некоторые из них погибли на фронтах гражданской войны, некоторые стали лётчиками-испытателями. Теперь немногие оставшиеся в живых - пенсионеры. Полётам на боевых самолётах обучали, главным образом, офицеры - блестящие лётчики.

Я попал в группу инструктора Александра Петровича Бобкова - молодого солдата, необычайно подвижного и энергичного отличного лётчика. Он всегда был оптимистично настроен и без конца улыбался. Объяснениями, как и другие инструктора того времени, он нас не баловал. Многому мы научились ещё на курсах, а об остальном додумывались сами. Бобков «вывозил» быстрее всех инструкторов, т.е. выпускал быстрее в самостоятельный полёт, а это было, конечно, заветной мечтой каждого из нас.

Однако мечта - мечтой, а для начала всем было предложено сначала разобрать мотор «Гном», вычистить его и собрать для установки на самолёте «Фарман-IV». Самолёт мы должны были полностью собрать из его составных частей. Бездна стоек и стяжек, стаканчиков, кулончиков, обкусывание проволоки под контролем инструктора - всё это задержало начало наших полётов.

Все мы - курсанты курсов Н.Е.Жуковского - ожидали производства в прапорщики. А пока, пользуясь правами вольноопределяющихся, поселились на частных квартирах. Четверо из нас - Александр Надашкевич, Артур Рапп, Серёжа Николаев и я объединились и решили жить вместе. Для того чтобы снять помещение, было решено поручить эту миссию мне и Раппу, так как мы отличались от других высоким ростом и бравым видом. В итоге мы поселились у одной старушки, снимая у неё верхний этаж её дачи в Петровском парке. В свободное от обучения время мы занимались, чем могли. Я продолжал тренироваться со штангой и вместе с Надашкевичем писал маслом картины и рисовал. Я, например, написал его портрет, а он изобразил в розовых тонах Леду масляными красками. Кроме того, он занимался тогда изобретением нового типа пулемёта.

Наша квартира была далековато от аэродрома, и мы решили поискать помещение поближе. Снова я и Рапп были командированы для выполнения этого поручения. Мы явились во двор Грачёвских дач, рядом с рестораном «Стрелка». В одной из квартир жила украинка, молодая интересная женщина лет 35-ти с тремя детьми. Муж её работал в Можайске. У этой женщины были свободны две смежные комнаты, а через коридор были комнаты хозяйки. Мы с Раппом представились и, после краткого разговора, получили разрешение на переезд к ней. Переезд состоялся почти благополучно, если не считать потерю в дороге «произведения искусств» - нагой Леды Надашкевича.

Слёз по этому поводу пролито не было, а вот посмеяться мы тогда всегда любили.

Переезд на Грачёвские дачи совпал, наконец, с началом нашего лётного обучения. После продолжительной сборки самолёта и установки на него мотора, мы торжественно выкатили нашу «четвёрку» («Фарман-IV») из ангара. Максимальная скорость этого самолёта равнялась 60 км/час.

Александр Петрович Бобков с присущей ему подвижностью быстро вскочил на сиденье, пошевелил рычагами управления и, убедившись, что рули отвечают на его движения правильно, подал команду:

- От винта!
- Есть от винта, - ответил запускающий.
- Готово, - скомандовал Александр Петрович и открыл бензокран.
- Контакт? - запросил запускающий, держась рукой за пропеллер.
- Есть контакт!

Сильный рывок за пропеллер и мотор заработал. Запахло касторкой и, не успели мы моргнуть глазом, как Александр Петрович был уже в воздухе. Ликованию нашему не было удержу. Бобков поочерёдно сажал обучающихся на сиденье сзади него. Всё управление самолётом, т.е. ножные педали от руля направления и ручка управления элеронами и рулём высоты, находящаяся с правой стороны, были у инструктора. Ученик, не мешая управлению, легко держался за ручку и, ощущая работу инструктора, смотрел за тем, как самолёт реагирует на движение ручкой. Ножного управления у обучающегося не было. Куда нужно было смотреть в разные моменты полёта и что нужно было делать рычагами управления - об этом инструктором ничего не говорилось. Зато об этом говорили мы между собой целыми днями. Как хорошо, что мы были крепко оснащены теорией на курсах Н.Е.Жуковского!

Полёт длился 4-5 минут по кругу над аэродромом на высоте 20-30 метров. При подлёте к месту посадки инструктор выключал контакт, и мотор прекращал работу. Одновременно ручка управления самолётом энергично отдавалась от себя. Самолёт под невероятно крутым углом устремлялся носом к земле, а затем, как чайка, быстро выравнивался и, немного прокатившись по земле, останавливался. Ученик слезал с сиденья, садился следующий, а прилетевший обычно запрашивал:

- Контакт?
- Есть контакт, - отвечал Александр Петрович.

И так, пролетев с каждым обычно по два раза, он прекращал полёты. На этих самолётах полёты проводились только на рассвете и продолжались до 7-8 часов утра, пока не было ветра или же ветер был слабым: земля в это время ещё не прогревалась солнцем и не было «рему» (восходящих потоков воздуха). Налетав таким образом полтора часа со мной, Александр Петрович посадил меня на переднее сиденье и я впервые в жизни получил полный комплект управления самолётом в

своё распоряжение. Инструктор сел сзади на место ученика и контролировал полет, только держась вместе со мной за ручку управления. Однако полёт по кругу в этот раз совершался не с одной посадкой, а с тремя. Причём я должен был выключить мотор и производить посадку. Такой полёт означал, что ученик уже усвоил производство посадки и готов к выпуску в самостоятельный полёт без инструктора. Закончив такой полёт, Александр Петрович быстро соскочил с самолёта и задал мне вопрос:

- Ну, как?
- Всё в порядке, - ответил я. Он нырнул к винту и произнёс:
- Контакт?
- Есть контакт!

Неведомая сила подхватила меня, и я очутился один-одинёшенек в воздухе. Сердце моё билось, как пташка в клетке, но я всё делал так, как и с инструктором. Благополучно облетев по кругу аэродром, я нормально приземлился. Бобков опять задал вопрос:

- Ну как, ещё разок?
- Есть ещё разок!
- Контакт?
- Есть контакт!

И я совершил второй полёт. Когда я слез с самолёта, Александр Петрович поздравил меня с первым самостоятельным вылетом. Радость, волнение, чувство чего-то необычного, совершённого впервые в жизни, долго не могло утихнуть. Это был мой первый шаг в самостоятельную лётную жизнь. Это было начало пути...

О своём первом самостоятельном вылете на самолёте я написал подробное письмо отцу. Оно было полно волнений и восторгов. Отец ответил мне большим тёплым поздравлением, а также советами и пожеланиями, как всегда немногословными, но глубоко содержательными.

Я вылетел через 1 час 43 минуты, налётанных с инструктором. Мои сверстники вылетели после налёта в 2 часа 45 минут. Вот теперь настало время оглянуться на своё детство, чтобы объяснить себе: почему срок обучения и быстрота освоения полёта у меня оказались короче, чем у остальных товарищей. Теперь это легко объяснить: во-первых, моё физическое воспитание началось очень рано - с трёх лет. Оно отличалось большим разнообразием и разнохарактерностью упражнений, что развивало способность к координации движений и быстроту реакции. Моя самостоятельность с самых ранних лет, которую допускал и воспитывал во мне отец, укрепила смекалку и изобретательность, необходимость анализа и синтеза (выводов), т.е. укрепляла творческое начало в любом виде деятельности. Самостоятельность и настойчивость в достижении цели укрепляли волю в повседневной жизни в самых разнообразных случаях. Это, несомненно, одна из удачных сторон в моём детстве. Но и другая его

сторона - обаяние природы и любовь к ней навевали и укрепили во мне чувство романтики во всём - и в творческом труде, и в замыслах, и в восприятии окружающего, разных видов искусства, и даже... техники. Прогресс в технике, чувство нового вызывало во мне восхищение и желание совершить что-то такое, чего до меня ещё никто не делал. Технику я воспринимал как романтику. Без движения вперёд, без прогресса жить, казалось, невозможно. Творческое начало, т.е. желание изведать неизведанное, познать непознанное, завтра сделать что-то лучше, чем сегодня - это свойственно только человеку. Это - его потребность, об этом говорит вся история человечества.

Именно человек создал искусство. В той или иной степени оно - потребность каждого и каждому, по мере его индивидуальной возможности, доступно. К таким мыслям я пришёл во второй половине своей жизни, а тогда, когда мы начали самостоятельно летать, это было произвольной потребностью. А там, где начиналась серьёзная проблемная работа, возникали и серьёзные мысли.

* * *

Наша четвёрка продолжала жить на Грачёвских дачах. Мы возвращались домой лишь после вечерних полётов. Жили мы весело и всегда были в хорошем настроении. Ни политическая обстановка, ни ухудшение жизни с её экономической стороны нас как-то не тревожили. Молодость и страсть к полётам всеобъемлюще поглощали наши интересы и делали нас беспечными. «Мы были молоды тогда...»

Когда мы, возвращаясь домой, проходили по Грачёвскому двору, нас награждали такими взорами прелестные глазки наших соседок, что вечера заканчивались в весьма обаятельной обстановке. Однако нашлись завистницы, которые стали разносить недостойную молву о нас. Но мы быстро нашли средство защиты: завистницы очень скоро умолкли, как только попали в тенета нашего содружества четверых. Мы дали нашему содружеству название «Кабаре «Рыбий глаз».

До Грачёвского обитания я ходил целомудренным девственником, что совершенно не давало покоя моим приятелям. Они просто выходили из себя и, наконец, «натравили» на меня очаровательную певицу из «Стрельны», которая жила в нашем же доме на втором этаже. Она чудесно пела частушки и цыганские романсы, аккомпанируя себе на гитаре. Я уступил моим приятелям и этой женщине с лёгкостью, с которой обычно многие молодые люди совершают «грехопадение». Однако в дальнейшем мы стали с ней большими друзьями. Её моральный облик сильно изменился. Потом я потерял её из виду. Когда лет через десять мы встретились с нею случайно в Столешниковом переулке, я был уже известным пилотом, а она была замужем и шла с

дочерью. Радость, которую она проявила при встрече со мною, восхищение, волнение и, видимо, воспоминания о наших бывших встречах, были очень трогательны, хотя и мимолётны. Больше я её никогда не видел. Видимо, я сыграл в её жизни ту же роль, что и Жан Габен в кинофильме «Гром небесный»...

Вскоре полёты наши прекратились месяца на два. Пришла Великая Октябрьская революция. Многие учлёты, инструктора и мы, в том числе, несли службу по охране школы и её имущества. Начальник школы Е.В.Руднев и многие офицеры исчезли из школы. В школу прибыла комиссия по проверке личного состава. Наша четвёрка прошла комиссию и осталась в школе для дальнейшего обучения. Но некоторых наших товарищей, в том числе и с курсов Н.Е.Жуковского, мы не досчитались.

Интервенты набросились на наше молодое государство. Окружённое со всех сторон, оно было в тяжёлом положении. Снабжение столицы топливом и продовольствием было в катастрофическом состоянии. Шла реорганизация многих учреждений. Заводы, фабрики переходили во владение государства. Совершенно новая организация хозяйства шла с колоссальными трудностями.

Обстановка в школе была очень тяжёлой. Мы все просто испытывали постоянный голод. Обменивали всё, что попадалось под руку, на конину, которую получали у татар, живших в селе Всехсвятское (ныне этого села нет и в помине). Оно было расположено по обеим сторонам Ленинградского шоссе, начиная от северо-западной стороны аэродрома *(на месте села Всехсвятское ныне расположен московский район Сокол.)*.

Несмотря на трудности и перебои в снабжении горючим, обмундированием и пр., мы продолжали учиться. Лётчики были нужны фронту, лётчики, преданные партии большевиков и Родине.

Наша группа далее стала обучаться на «Вуазене». Девять самостоятельных полётов - и мы должны были закончить на нём обучение. Но был издан приказ по школе о том, чтобы довести количество самостоятельных полётов до 18-20.

Я помню, что после девяти полётов я чувствовал себя «королём воздуха» и проделывал на подъёме виражи с большим креном, а спирали делал не иначе как с креном до 60 градусов. Оглядываясь назад, могу уверенно сказать, что это было форменным безумием. Сейчас даже трудно объяснить, как я остался в живых... Экзамен я сдал очень успешно. Требовалось на высоте 500 метров выключить мотор над местом посадки, спуститься спиралью, а посадку произвести в круг диаметром 30 метров, разделённый пополам белой чертой. Мне посчастливилось при посадке остановиться на этой черте в круге. Во втором полёте требовалось произвести посадку в тот же круг с 500 метров с выключенным мотором, но планируя по прямой. Мой самолёт остановился между чертой и границей круга. Экзамен был сдан.

Но обучение продолжалось. Нас - нескольких учлётов - оставили в школе инструкторами, как наиболее способных и теоретически хорошо подготовленных. Таким образом, мне пришлось взять группу учеников на «Вуазене», а самому - продолжить обучение на «Моране», а затем на «Ньюпоре». Мне это польстило, так как школу «Моранов» и «Ньюпоров» проходили лишь наиболее способные ученики. Несколько человек, в том числе и несколько выпускников курсов Н.Е.Жуковского, направили в группу Александра Ивановича Жукова (*Жуков Александр Иванович (1895-1980) - впоследствии - известный лётчик-испытатель.*). Он заведовал обучением на «Дображасе» и «Парасоле». Это были французские самолёты: первый - учебный, второй - боевой.

Войдя в ангар Александра Ивановича Жукова, все были поражены блеском, чистотой и поразительным порядком. Всё вместе говорило о необычайной организованности, свойственной этому человеку. ВСЁ ВСЕГДА лежало у него на месте.

«Дображас» был самым «ехидным» самолётом. На нём требовалось сначала рулить быстро по прямой, а затем делать «подлёты», т.е. отрываться от земли не более чем на один метр и, выключив мотор, тут же приземляться, удерживая самолёт от разворотов. На этом самолёте стоял маломощный мотор «Анзани-45HP».

Как-то раз во время сильного тумана, очень ранним утром мы упражнялись в подлётах на этом коварном «Дображасе». Вылезая из самолёта, один из учеников зацепил за сектор газа. Мотор прибавил обороты, а лётчик уже спрыгнул с самолёта. «Дображас» начал быстро двигаться в тумане «без руля и без ветрил» (без человека). Мы не знали, что предпринять. Потом кинулись за самолётом, но он вдруг изменил направление и начал кружить. В тумане можно было попасть под его винт. Мы рассеялись по полю, прислушиваясь, чтобы вовремя удрать или, если удастся, задержать самолёт, а главное - постараться впрыгнуть в него. Одному из нас удалось схватить его за конец крыла и затормозить. Теперь «Дображас» стал рулить по небольшому кругу. Другой учлёт, забежав внутрь круга и пристроившись к вцепившемуся в крыло, поймал самолёт за борт кабины, забрался в неё и закрыл сектор газа. Самолёт наконец остановился. Переполох был большой, но, как всегда при подобном благополучном исходе, дело кончилось уморительным хохотом. Александр Иванович пожурил виновника за неаккуратность и небрежность и прочёл нам краткую нотацию.

Благополучно закончив с «Дображасом», мы перешли к «Парасолю». Александр Иванович, как всегда пролетев первым, стал по очереди «проводить» нас и выпускать в самостоятельный полёт. На этом боевом самолёте второго управления для учлёта не было. Жуков каждого предупредил, за чем надо наблюдать в вывозном полёте. Затем предупредил о большой лёгкости и небольших движениях рычагами управления, рулями и об особенной осторожности в движениях ножными педалями. Все мы вылетели благополучно, несмотря на

лёгкость и чуткость управления по сравнению с большими нагрузками и большой амплитудой движений рулями на самолёте «Вуазен». Летали на «Парасоле» очень осторожно, так как слава об этом самолёте была далеко не их хороших.

Один прекрасный день, как всегда, начался первым контрольным полётом Александра Ивановича. Но что это за чудеса? «Парасоль», на котором никто не делал виражей с креном больше тридцати градусов, вдруг прямо с земли делает вираж с почти вертикальным креном и разворотом на 360 градусов! Это вызвало бурю изумления и восхищения смелостью лётчика, это было великолепное дерзание. После этого, набрав высоту метров двести, Жуков облетел круг над аэродромом и сел около нас. Александр Иванович, как ни в чём не бывало, сошёл с самолёта и увидел наши улыбающиеся, полные восхищения, лица. Выпуская каждого в полёт в этот день, он предупреждал, что ножные педали на вираже можно использовать только чуть-чуть. Но мы осмелели и начали делать крены на разворотах и спиралях до 45 градусов.

На другой день Александр Иванович снова идёт первым в контрольный полёт. Но что такое? Полёт затягивается... Его «Парасоль» набирает 1500 метров, задирает нос, теряет скорость и переходит в штопор!!! Мы все знали, что если на «Парасоле» сорвёшься в штопор, то - аминь, т.е. катастрофа неизбежна. Парашютов тогда не было. Многие сняли шапки, некоторые отвернулись, другие (и я в том числе), как говорится, раскрыли рты от удивления и вдруг... вращение прекратилось. «Парасоль» спикировал и постепенно перешёл в горизонтальный полёт. Этот подлинно героический поступок, не меньшей значимости, чем, например, петля, совершённая П.Н.Нестеровым, увы, никем и ничем никогда не был отмечен.

Этот полёт вселил веру в самолёт у всех лётчиков. Все поняли, что всё дело - в искусном, правильном и грамотном пилотировании.

Когда чествовали Александра Ивановича Жукова в день его 70-летия, я выступил с речью как его ученик, гордящийся своим достойным педагогом-учителем. Я высказал ему своё мнение, что мы - его друзья, знающие его с 1917 года, которых осталось столько, что их можно по пальцам пересчитать, считаем его настоящим Героем Советского Союза. Но так как он не был никем и ничем отмечен, несмотря на то, что долго был инструктором, а потом лётчиком-испытателем, то я добавил, что наше мнение хорошо выражено в строках Омара Хайяма:

Ты обойдён наградой - позабудь!

Дни вереницей мчатся - позабудь!

Небрежен ветер: в вечной книге жизни

Мог и не той страницей шевельнуть.

Однажды А.И.Жуков пригласил гостей на свой семейный праздник. Перед тем, как сесть за стол, гости решили помыть руки. Александр

Иванович любезно подвёл первого гостя к крану. Тот помыл руки и туго завернул кран. Жуков не выдержал и деликатно объяснил, что кран нужно заворачивать лишь настолько, чтобы вода не капала, а больше, т.е. сильнее, не нужно, так как прокладка от этого быстро изнашивается. Все гости встретили это замечание с улыбкой и, думаю, восприняли неправильно. Домашние Александра Ивановича, особенно женщины, считают, что делать такие замечания неудобно и не нужно, и как завернут кран - не так уж и важно. А мне это понравилось, потому что я вижу в этом вдумчивое предусмотрительное отношение к технике, из которого и родится надёжность и высокое качество всякой работы. А для летающих и работающих в авиации - это закон!

У Александра Ивановича много книг и хранятся они в полном порядке. И вот, когда он обнаружил, что его домашние, читая эти книги, относятся к ним небрежно (он заметил следы от грязных пальцев), то, возмущённый, сделал им соответствующее внушение. Теперь его обвиняют в том, что у него тяжёлый характер, что он даже детей заставляет ходить только по дорожкам своего сада и т.п., и что с ним трудно жить. Домочадцы даже стали книжки покупать, чтобы не брать их у Александра Ивановича, а дети стали бегать играть на улицу.

Мне понятна психология Александра Ивановича: он человек организованный, любит ко всему относиться вдумчиво, любит точность, аккуратность во всём и т.д. Понятна мне и психология его домочадцев. Все правы по-своему. Но если Александр Иванович, пролетав всю свою лётную жизнь в условиях того времени, остался жив - то мне кажется, это не случайно. А вот пролетали бы благополучно столько времени его домочадцы, я в этом далеко не уверен.

Это пример из его повседневной жизни, а как выглядел его ангар, я уже описывал. Как говорится, в жизни - как и в труде. Не правда ли?

* * *

«Закончили» мы «Парасоль» всей группой благополучно. Я добавляю это слово потому, что не все в те времена оканчивали школу. Редкая неделя проходила тогда без одной-двух катастроф: подводила малоопытных учеников старая материальная часть, её отказы в воздухе, особенно на взлёте, а, кроме того - необоснованное ухарство и лихачество.

После «Парасоля» мы должны были проходить обучение на «Моранах-Ж» 16-метровых, а затем 14-метровых (в метрах тогда исчислялась площадь крыльев). На этих самолётах были установлены такие же моторы, как и на «Парасолях» - «Рон» в 80 лошадиных сил.

Командование школой в это время принял на себя известный в то время лётчик Ю.А.Братолюбов. Он был «моранистом» и держал славу

лучшего из лучших инструкторов на «Моране». Прославился он, ещё будучи инструктором на Каче.

Нельзя пройти мимо имени лётчика Константина Константиновича Арцеулова, творившего историю авиации. Я познакомился с Арцеуловым, будучи только-только оперившимся инструктором Московской школы авиации, в которую он и прибыл. Внимание всей школы всколыхнулось. Все инструктора знали, кто такой К.К.Арцеулов. Лучший из лучших «ньюпористов», инструктор Качинской школы. Самое замечательное в нём, как в одном из первых русских лётчиков - это творческая мысль о полётах. А в результате блестящее историческое событие в нашей авиации - он первым выполнил штопор, тем самым доказав, что из штопора можно выходить тем методом, которым пользуются все лётчики мира до сего времени. Воображение может только дополнить вершину его дерзания - ведь тогда летали без парашютов. Полёты Арцеулова в Московской школе поразили нас «интеллектуальным почерком». Его высший пилотаж на «Ньюпоре» блистал не только чистотой исполнения, но и той индивидуальностью композиции, которая была принята всеми нами, как выдающееся явление в нашей авиации. Арцеулов стал и одним из основателей «планерного кружка» в Московской школе авиации. Он не только был одним из первых советских планеристов, но и сам сконструировал планер, который построили в одном из ангаров нашей школы.

Авиационная карьера Константина Константиновича - это только часть проявления его одарённости и способностей... Он был замечательным художником. Да и мог ли он не быть талантливым художником - ведь он внук И.К.Айвазовского. Талант и одарённость его дополнялись превосходным внешним и внутренним обликом. Брюнет с прямым пробором, подчёркивающим удивительную симметричность лица; большие глаза восточного типа с длинными ресницами; профиль, которому может позавидовать каждый претендующий на благородство внешности. Присущая ему утончённо-скромная манера естественно держаться в любой обстановке. Он был умён, скромен, остроумен, но немногословен. Несмотря на его скромность, мы все знали, что он храбр и смел в любой самой сложной обстановке - и в воздухе, и на земле. Сколько бы перебилось людей с 1916 по 1928 год, если бы К.К.Арцеулов на практике не открыл доступный для всех метод выхода из штопора. Это был его творческий подвиг в истории авиации. Теоретические научные обоснования штопора появились лишь в 1928 году! Как это не странно и не поразительно, но лётчики в воздухе делали открытия (в подавляющем большинстве случаев), лишь позже обоснованные наукой. Умалить значение героического, исторически неопределимого дерзания К.К.Арцеулова невозможно. Зато возможно было бы поощрить... Теперь ему за 80, он уже не брюнет - он бел, но по-прежнему обаятелен. Все знающие его желают ему всего самого лучшего, всегда помнят его, как авиагиганта истории, и гордятся им.

К.К.Арцеулов прославился с Ю.А.Братолюбовым ещё и тем, что высший пилотаж они выполняли очень чисто и на минимальной высоте. Братолюбов перед нашей группой не раз выполнял выход из штопора и из пикирования, когда до земли оставалось не более 20 метров. Тогда считалось, что пилотаж на высоте выше ста метров выполняют только трусы. Лихость тогда воспевалась как храбрость. Когда спрашивалось мнение о ком-либо из лётчиков, то аттестация была одна из двух: «лихой пилот» или «трус». Интересно, что хотя полёты такого рода были запрещены и командиры журили за них своих подчинённых, но в душе они гордились и были удовлетворены, что их подчинённые такие «лихие пилоты».

Такой стиль полётов сохранялся и тогда, когда школой командовал Ю.А.Братолюбов. Но пилотаж низко над землёй разрешалось делать только опытным лётчикам. Но, конечно, и те учлёты, которые считали себя уже «королями воздуха», проделывали отчаянные номера. Мы прекрасно знали, что наше «божество» в лице начальника школы и одновременно начальника группы «Моранов», глядя на такие выходки, про себя улыбается и радуется нашему успеху и лихости.

На одном из авиапраздников на Ходынке летом 1917 года несколько офицеров заключили пари: кто ниже выведет «Ньюпор» из штопора. Один из них выбыл из состязания: разбился на глазах у всех зрителей. Впечатление от праздника у зрителей было сильно омрачено.

Теперь такие полёты запрещены как неоправданно рискованные. Но в то время мы обучались и получали закуску в обстановке, где воспевались: «лихость!», «безумству храбрых поём мы славу!», «победителей не судят», «на миру и смерть красна» и т.д. Лихость воспевалась и процветала в те времена. Командиры журили и распекали нас, но не наказывали за полёты, превосходившие границы и пределы риска, не вызываемого никакой необходимостью. Чаще всего они старались этого «не замечать».

В те времена сломать самолёт или просто сделать «свечу» (*поставить самолёт на нос.*) или скапотировать, считалось позором. Хотя за это никогда и не наказывали. Но виновник происшествия, по традиции, должен был прямо от места происшествия явиться в офицерское собрание и встать там, как по команде «смирно». А Коля Андреев (с браслетом на левой руке) - балагур и весельчак, из офицеров, уже сидел за роялем. При входе виновника Коля давал аккорд для тональности, и все присутствующие пели под его аккомпанемент: «Чижик, чижик желторотый, ты летаешь кверху ж...». Припев был: «Пой, ласточка, пой». После этого виновнику присваивалось прозвище «гробарь». Легче было провалиться сквозь землю, до того тяжело было переносить этот позор.

Тех, кто не успевал в обучении или был особо склонен к поломкам, отчисляли на педагогическом собрании инструкторов. Один из инструкторов - бывший прапорщик А.Я.Докучаев (*По другим сведениям*

- Александр Яковлевич Докучаев (?-1917) никогда не был военным.) применял такой метод: когда он был убеждён в неспособности учлёта, то делал с ним последний «прощальный» полёт, не говоря ему об этом. Полёт этот заключался в следующем: Докучаев с учеником поднимался в воздух как обычно, но вдруг производил посадку недалеко от аэродрома на... сливных полях. После этой посадки ученик слезал с самолёта и запускал мотор, крутанув пропеллер. В итоге Докучаев улетал один, а неспособный учлёт оставался на сливных полях. Его обучение на этом заканчивалось. Жаловаться было некому...

* * *

Всегда вспоминаю двух блестящих лётчиков-инструкторов Московской авиашколы - Бориса Константиновича Веллинга и Александра Александровича Агафонова. Я видел их полёты в то время, когда мы только ещё приступили к «Фарману-IV», в самом начале нашего обучения.

Б.К.Веллинг блестяще летал на «Ньюпоре», а А.А.Агафонов непревзойдённо, изумительно летал на «Фармане-XXX» и «Буазене». Оба они окончили лётную школу во Франции в 1916 году. Когда они сдали экзамен, то начальник французской школы приказал построить весь личный состав школы на аэродроме и объявил:

- Сейчас русский офицер Агафонов, закончивший обучение в нашей школе, покажет всем, как НУЖНО ЛЕТАТЬ!

Он, говорят, изумил всех. Этому можно верить. Когда мы, учлёты, стоя в группе, дожидались своей очереди на полёт на «Фармане-IV» (а таких групп было много), то внимание всех всегда было приковано к «Фарману-XXX», на котором взлетал Агафонов.

Большой самолёт в его руках казался игрушкой. Он делал эффектный взлёт. Разогнав самолёт, на высоте немногим более полуметра, Агафонов делал нечто вроде ретурнемана, т.е. самолёт энергично взмывал вверх, переходя сразу в вертикальный крен, и из верхнего положения, постепенно снижаясь и выравниваясь, доходил до высоты не более одного метра. Затем без всякого перерыва самолёт начинал входить в вираж в другую сторону до вертикального крена, причём его нижнее крыло было в момент вертикального крена на расстоянии не более одного метра от земли. В этот момент ожидавшие вылета группы ложились на землю. Такие виражи Агафонов иногда проделывал, опуская крыло между ангарами.

Иногда он брал к себе в самолёт учлёта для демонстрации ему в воздухе своего искусства. Мне тоже однажды выпала такая честь. Невыразимое впечатление и потрясающая тонкость чувства самолёта! Приборов в то время не было. Летать так, как летал на крупных

самолётах того времени Агафонов, никто не мог. Смелые полёты демонстрировались и другими, но его комбинационное изящество и тонкость исполнения, не говоря о смелости, превосходили всех.

Но где тонко - там и рвётся. Однажды во время полёта перед надвигающейся грозой, налетевший шквал сильнее ветра «болтнул» самолёт Агафопова на вертикальном вираже. Самолёт перешёл за вертикальный крен, был выровнен, но высоты не хватило... Моторист Ульяныч, сидевший сзади Агафопова покалечил лицо, но остался жив, а лётчик умер в больнице через несколько часов. Веллинг был с ним до последней минуты. Они были большими друзьями.

Б.К.Веллинг (*Веллинг Борис Константинович (1892-1923) - известный в те годы лётчик, участник 1-й мировой и гражданской войны.*) до Ю.А.Братолубова командовал Московской школой. Это был обаятельный человек, вечно улыбающийся. Каждый день он летал на «Ньюпоре» и показывал образцы высшего пилотажа, конечно на минимальной высоте. Затем он увлёкся дальними перелётами на пассажирском «Юнкерсе». Он первым совершил дальний перелёт из Москвы в Тбилиси, и далее над Каспийским морем и Каракумами протяжённостью 10567 километров (*в мае-июне 1923 года.*). По тому времени это было выдающееся достижение. Но, так же как и его друг Агафонов, Борис Константинович погиб, сорвавшись с крутого виража на «Юнкерсе» на малой высоте. Эта коварная машина на глубоком вираже слушалась лишь элеронов, а усиливающегося эффекта от руля направления у неё, увы, не было. Я убедился в этом позже на собственном опыте.

Однако ни смерть А.А.Агафопова, ни смерть Б.К.Веллинга на большинство из нас не произвели угнетающего впечатления. Мы все почти, кроме трусов и «первых», считали такие происшествия обычным явлением. Я помню, как однажды один взлетающий сделал на «Ньюпоре» горку и вошёл в вираж, но мотор в этот момент «забарахлил». Полвитка штопора и... мне с другими учлётами пришлось вытаскивать неудачника из обломков самолёта, а он при этом кричал: «Дайте мне умереть». Вытащили, положили в автомобиль, но в больнице он умер. А мы через 10 минут после случившегося продолжали полёты. Когда его хоронили, то над траурной процессией летали самолёты, стараясь струёй от винта сдуть цветы, лежащие на гробе.

Тот, кто шёл тогда в авиацию, готов был ко всему неожиданному. Шёл сознательно, зная, что это - труд смелых, не отступающих ни перед чем - ни перед трудностями, ни перед опасностью. Это решение - это умение сказать себе: «Я готов, я полечу», это твёрдое убеждение и могучее самовнушение.

* * *

Несмотря на чрезвычайно малый налёт, вся наша группа проделала весь высший пилотаж на обоих «Моранах-Ж» - и на 14-метровых, и на 16-метровых. Самым противным «номером» было скольжение на хвост и полёт «вверх колёсами» (в перевёрнутом на спину самолёте). Ремни были очень прочны, но застёжки были самыми примитивными. Как сейчас вижу: один из учеников (по фамилии Воробьёв) из другой группы, привязавшись весьма прочно перед выполнением высшего пилотажа, начал разбег, но немного «передрал» хвост самолёта. Под винт попала кочка. Винт разлетелся. Самолёт стал останавливаться, но от удара вспыхнул пожар. Бензобак на «Моране» находился сразу за приборной доской над ногами лётчика. Бедняга только хотел было начать отвязываться, но в лицо ударил огонь. Вскрикнув два раза и взмахнув руками, он стал неподвижен. Стоявшие в 20-30 шагах люди подбежали к самолёту, когда он уже весь был объят пламенем. Это произошло в одно мгновение. Некоторые только успели пошатать самолёт за кончик крыла, но тут же были вынуждены отскочить прочь. Через некоторое время останки чёрного обуглившегося человека были извлечены из пепла. Только через шесть лет после этого печального случая мы в НОА (Научно-опытный аэродром) испытывали быстро отстёгивающиеся ремни, удобные и прочные. НОА был единственным лётно-исследовательским военным учреждением в то время.

Закончив «Мораны», мы летали и на «Ньюпорах». Одновременно нам приходилось вывозить и учить своих учеников на «Вуазене». Вникать в педагогику нужно было глубочайшим образом. Уже в то время меня увлекали мысли о причинах ненадёжности полётов. Я тогда уже понимал, какую роль играло владение собой в момент опасности, какое значение имело умение сосредоточить своё внимание. И я пришёл к выводу, что это вопросы, над которыми надо упорно заниматься самому, самому нужно следить за собой, за своей деятельностью и поведением, поставив перед собой ясную цель. На эту тему приходилось много беседовать с учлётами. Задания им давались с постепенным усложнением по мере усвоения пройденного. Такое преподавание вызывало интерес, и обучение шло быстрыми темпами.

Фронт ждал нового пополнения, преданного делу Великой Октябрьской революции. Мы отлично справлялись со своими обязанностями, потому что страстно любили свою профессию. Не было случая, чтобы любой начавшийся между нами, инструкторами, разговор не закончился бы темой об авиации. Хотя обычно у мужчин он всегда заканчивается разговорами о женщинах.

В это время человек шесть из нас - выпускников курсов Н.Е.Жуковского - жили на даче №60 Калугина, на Ленинградском шоссе, напротив аэродрома, рядом со «Стрельной». Мы жили внизу, а начальник школы поселился наверху (на втором этаже). Братолюбов

ввёл в нашу авиационную «семью» традицию: на службе разговаривать с вышестоящим начальством по строгой служебной форме, а дома и где угодно не на работе - нельзя было о службе произнести и звука. Дома он был наш товарищ и свободные зимние вечера мы проводили в дружеской обстановке вместе. Никогда ни в какой степени мы не употребляли алкоголя. Мы увлекались поэзией, художественным чтением, пели песни, декламировали, музицировали и т.п. Жизнь, казалось нам, кипела и была захватывающе интересна.

В один прекрасный день, как всегда очень рано, вдруг сверху раздался голос Братолюбова:

- А ну-ка, товарищи инструкторы, быстро всем одеться и прибыть к моему ангару в лётной одежде!

Мы не сразу поняли, в чём дело, но приказ был выполнен.

В «его» ангаре, мы знали, стояли такие самолёты, на которых летал только он: истребители английской конструкции «Сопвич-триплан», «Виккерс» и другие. Эти самолёты обслуживал механик Ян Юрьевич Бутан со своими помощниками.

Вскоре после нашего прибытия из ангара был выведен «Виккерс». К этому времени подошёл и сам начальник школы. Мы быстро построились в шеренгу и «ели» его глазами. Он поздоровался, мы рявкнули по-военному. После этого он скомандовал: «Вольно!» и объявил:

- За образцовую службу я решил предоставить вам удовольствие пролететь на «Виккерсе». Каждый может пролететь так, как ему нравится. Но вначале полечу я сам.

Он поднялся горкой, затем проделал перевороты и красивые круглые петли, какие я видел только у него. После штопора, который был с выходом на высоте не более 20 метров, Братолюбов приземлился. Весь пилотаж был проделан, конечно, на очень малой высоте.

У меня была очередь в конце. Я начал думать: чем бы всех удивить. Все взлетали и проделывали отдельные фигуры высшего пилотажа, разделённые одна от другой промежутками раздумий в простом горизонтальном полёте. Я подумал и решил проделать композицию без траты времени на горизонтальный полёт между фигурами, в виде короткого каскада тех фигур, которые проделал сам Братолюбов.

Я поднялся горкой, в конце которой сразу сделал замкнутый вертикальный вираж влево, затем - такой же правый. Потом без промедления - переворот влево, из него - сразу в очень круглую петлю. А из петли - правый переворот. Высота стала не более 30 метров. Ещё петля, скольжение влево, вправо, и посадка.

Я подрулил к ангару, сошёл с самолёта и увидел идущего ко мне Братолюбова. Он крепко пожал мне руку при всех и объявил:

- Это - почти мой полёт. Это - лучший сегодняшний полёт. Молодец, поздравляю!

Для лётчика нет большей награды, чем возможность пролететь на новом, ещё неизведанном самолёте, да ещё и получить такую оценку от такого великого мастера пилотажа! После этого полёта мнение обо мне как о лётчике мгновенно взлетело на высоту, которую достигали немногие, моё имя, как в школе, так и у вышестоящего начальства, стало на слуху.

* * *

Но вот в Москве стало известно о прорыве Мамонтова. Положение создалось угрожающее. В школу пришёл приказ организовать отряд почти из всех инструкторов и немедленно отправить на ликвидацию прорыва.

Братолюбов собрал всех инструкторов и объявил:

– Я назначен командиром соединения, в составе которого в войне будут участвовать почти все. Остаётся решить, кого оставить за начальника школы. Дело в том, что оставшийся должен уметь летать на любом самолёте. Во-первых, потому что нужно доучивать несколько учеников из разных групп. Во-вторых, на ремзаводе «Авиароботник» выходят из ремонта совершенно разные конструкции самолётов, которые я испытывал. Их нужно кому-то испытывать в воздухе и срочно отправлять на фронт.

Недолго подумав, Братолюбов предложил:

– Я решил оставить Громова.

Я был крайне недоволен и взял с него слово, что как только они вернутся - меня отправят на самый деятельный фронт.

После их отъезда работы в летнее время было так много, что спать приходилось часа четыре ночью и иногда часок днём. С учлётами нужно было заниматься на рассвете и вечером дотемна. А днём нужно было испытывать вышедшие из ремонта самолёты. Голодно было при этом невероятно.

Вскоре мы получили трагичное известие: Ю.А.Братолюбов, атакуя конницу Мамонтова пулемётным огнём с истребителя, был подбит пулей, которая попала в мотор. Он сел недалеко от неприятеля. Женя Герасимов, выпускник курсов Н.Е.Жуковского, на «Сопвиче» хотел сесть с ним рядом, чтобы взять к себе пассажиром, но при посадке «снёс» (сломал) шасси. Оба они тут же были расстреляны как красные лётчики.

Вскоре прорыв Мамонтова был ликвидирован. Инструкторы вернулись, а я отбыл на фронт. К сожалению, я попал на участок, где активных боевых действий не происходило. Я написал письмо начальнику Авиадарма (Авиации Действующей армии) Сергееву с просьбой перевести меня на боевой - Западный - фронт. Однако

получить разрешение я не успел, так как сильно заболел дизентерией, долго пролежал в госпитале и потерял много сил. После выздоровления я работал лётчиком во 2-м авиационном Крыле войск внутренней охраны, летал на разведку артиллерии «зелёных» и разбрасывание воззваний. 18 августа 1970 года я был награждён Грамотой за службу в этом Крыле. Тёплые слова и добрые пожелания были подписаны руководством Внутренних войск Министерства внутренних дел СССР.

После полугодического отсутствия я снова вернулся в школу, где дела мои пошли успешно. Сначала я летал на «Авро» (английский учебный самолёт), будучи в вывозной учебной группе, и лишь от случая к случаю мог «для души» полетать на «Ньюпоре» (французский истребитель), либо на «Фоккере» D-VII (немецкий истребитель, который появился позже). Но потом я получил самое феешенебельное отделение, так называемого боевого применения. К этому времени у меня в ангаре были «Мартинсайды» (английские истребители), «Фоккеры» D-VII, «Де Хэвилленды» (английские двухместные боевые самолёты). Это было отделение с наиболее передовой и сплошь иностранной техникой того времени. Я получил возможность много тренироваться, и стал отлично владеть самолётом.

* * *

К этому времени у меня уже возникло много мыслей и кое-каких убеждений относительно причин, вызывающих ошибки в полёте. Я начал понимать: от чего зависит качество пилотирования, надёжность, гарантирующая в какой-то степени правильные действия в управлении самолётом, как нужно самосовершенствоваться. Я невольно уже тогда пришёл к некоторым определённым выводам и заключениям. Для меня стало очевидным, что психология, точнее психическая деятельность, играет в этих вопросах первостепенную роль и, что особенно важно, что её можно совершенствовать, работая упорно и систематически над собой.

Наблюдая за своей работой и, особенно, обучая курсантов, я, прежде всего, заметил, что ставить задачу освоения сразу большого объёма работы нельзя. При такой постановке задачи требуется освоение и овладение большим по объёму и сложным комплексом координации действий. При этом внимание не может охватить одновременно весь этот объём. Именно поэтому нужно осваивать работу по частям, постепенно соединяя их в одно целое. В такой постановке вопроса, кажется, нет ничего нового. Я с этим согласен, но нигде нельзя найти причин, объясняющих трудности освоения любого вида работы большого объёма (особенно в популярной форме).

Поэтому я начал обучать курсантов не так, как обучали нас. Наше обучение походило на обучение щенят, которых бросают в воду: кто выплывет - тот останется жив. Сначала я объяснял курсантам: как нужно действовать рычагом управления, чтобы рулём высоты сохранить горизонтальный полёт; куда и как смотреть, чтобы определить и проконтролировать правильность своих действий. Во время выполнения учеником этой задачи я помогал ему (незаметно для него) сохранить правильное поперечное управление и направление полёта. По мере освоения в его задачу включалось сохранение поперечного положения, а затем и сохранение направления полёта. Предварительно, конечно, объяснялось, как нужно действовать и что видеть для контроля за точностью выполнения, как владеть своим вниманием. При таком способе обучения полёт осваивался курсантами быстрее и, главное, осмысленнее. Затем, освоив полёт по кругу, после совершённого полёта, я спрашивал ученика о том, видел ли он в воздухе справа или слева, или впереди себя какие-либо самолёты. Этот вопрос сначала вызывал удивление, но после выяснения оказывалось, что наблюдение за воздухом теперь уже входит в комплекс объектов внимания ученика. Далее обнаруживалось, что комплекс этот всё увеличивается для его самостоятельной работы. Затем выяснялось, какую роль играет предварительное обдумывание полёта от начала до конца. Разъяснялось, как нужно действовать во всех возможных случаях, объяснялось, что всегда нужно помнить о том, что лётчик - хозяин положения в любой обстановке только тогда, когда он сохраняет необходимую скорость самолёта. В те времена обычными ошибками неопытных курсантов были потеря скорости при разворотах и запаздывание реакции на остановку двигателя, что довольно часто случалось.

Уже тогда я знал цену настроенности и предварительного детального продумывания перед трудным или соревновательным полётом. Готовый рецепт должен быть в голове обязательно, и, по возможности, на все случаи. Ничто так не трудно, как творчество в сложной ситуации, при сильном волнении. Все эти мысли и опыт работы над собой всегда меня увлекали, постепенно углублялись и совершенствовались из года в год. На проблеме надёжности работы и её качества в зависимости от совершенствования своей психической деятельности, я останавлиюсь позже и постараюсь объяснить свою точку зрения на неё, основываясь на своём личном опыте и наблюдениях за другими. Сейчас же я продолжу рассказ о работе в Московской школе до 1923 года.

* * *

В этот период, особенно зимой, бывали свободные вечера. Я использовал их так: три раза в неделю занимался спортом, главным образом штангой и, иногда, борьбой. Эти тренировки завершились выступлением на соревновании на первенство страны, на которых я получил звание чемпиона и сильнейшего в тяжёлом весе. Было это в 1923 году. Медаль чемпиона, полученная на этих соревнованиях, сейчас находится в Научно-мемориальном музее Н.Е.Жуковского. Занятия спортом мне оченьгодились в последующих испытательных полётах.

Как-то весной над нашим школьным ангаром пролетел довольно низко совершенно незнакомый самолёт. Все мы, стоявшие около ангара, стали за ним наблюдать и увидели, что он сел, видимо, на аэродроме в Филях. Так повторилось несколько раз. Я тогда был отлично тренирован и решил проучить того, кто дразнил наше воображение. Я поставил «Мартинсайд» около ангара так, что можно было, никому не мешая, взлететь очень быстро. Мотор периодически прогревался для того, чтобы, не теряя ни секунды, вскочить в самолёт, застегнуть ремни и сразу подняться в воздух. Вот тогда я вспомнил, какую роль играет перед таким полётом **настроенность**. Я ходил, как тигр, готовый броситься из засады. И, наконец, я дождался.

Как только чужак взлетел в Филях, я мгновенно впрыгнул в свой «Мартинсайд» и взлетел. Незнакомец шёл на небольшой высоте прямо к нашему ангару. Я развернулся над лесом (который тогда ещё сохранился в северной части за аэродромом) и появился совершенно неожиданно на встречном курсе перед самым носом незнакомца. Он немедленно вошёл в крутой вираж влево, я «сел» ему «на хвост» и не упустил до тех пор, пока он не пошёл прямо на посадку в Фили. Его самолёт уже катился по земле, когда я, пройдя над ним на высоте не более 10 метров, взмыл, дал полный газ, сделал над ним полный вираж и ушёл на свой аэродром.

Когда я подрулил к ангару, меня встретили ликующие лётчики и механики и поздравили с победой. Больше этот самолёт к нам уже не наведывался. Впоследствии оказалось, что это был «Юнкерс» Ю-21 - двухместный истребитель. Этот соревновательный полёт был у всех на глазах и, видимо, начальство сделало кое-какие выводы, положительные для меня и не очень выгодные для «Юнкерса».

Центральный аэродром в те годы был центром авиационной культуры, на нём размещались: авиашкола, НОА (Научно-опытный аэродром), психофизическая лаборатория, ремонтные мастерские самолётов, ангары завода №1. Затем стали строиться испытательные станции наших авиаконструкторов и первый гражданский аэропорт. Таким образом, всё, что появлялось нового, было на виду и мгновенно докладывалось дальше.

Вскоре мне удалось блеснуть ещё раз. В Голландии была закуплена партия «Фоккеров» С-IV. Это был двухместный самолёт-разведчик и

одновременно бомбардировщик. Военная часть, стоявшая на нашем аэродроме, была уже оснащена этими самолётами. Лётчиков знакомил с машиной и выпускал в самостоятельный полёт наш инструктор - Николай Петрович Шебанов, блестящий пилот. Н.П.Шебанов на «Фоккере» С-IV, кроме крутых виражей, ничего не показывал. Но вот и к нам в школу, наконец, дали для переучивания этот самолёт. Он попал в мой ангар. Представитель фирмы «Фоккер», пожилой седой немец, хорошо по-европейски одетый, как-то поинтересовался: кто полетит первым на их самолёте. Ему показали на меня. Я тогда был одет более чем скромно: на голове - папаха из нитяных смушек (*Смушка - шкурка молодого ягнёнка, имеющая завитки шерсти, разнообразные по размерам, блеску и рисунку.*), кожаные куртка и брюки, и русские валенки. У немца на лице появилось слегка «кислое» выражение. Об этом мне много позже сообщили ребята-механики. Но когда мне предстоял интересный полёт, я ходил, не чувствуя земли под ногами. Предварительно я узнал, какова прочность самолёта, а остальные данные мне уже были известны. Я решил ошеломить немца, чтобы он в один миг переменял мнение обо мне. С нетерпением я ждал окончания сборки и готовности самолёта к первому полёту. Наконец желанный миг настал. Предстоящий полёт был, как всегда настолько от начала до конца обдуман мною, что казалось, я уже совершал его несколько раз. О, пыл воображения!

Вырулив на старт, я дал полный газ и, как только самолёт оторвался от земли, начал спираль с большим креном, сначала влево, а затем энергично переходя вправо. И так пока не набрал 250 метров. Быстро поставив самолёт в горизонтальный полёт, я сделал переворот влево, из переворота перешёл в петлю, из петли - в правый переворот, и снова две петли подряд. Высота стала 50 метров. При выходе из петли я поставил самолёт в левый вертикальный крен и, скользя, - переложил в правый. После этого скользя до выравнивания на посадку.

Полёт был весьма кратковременным, но эффект - поразительным. Подрулив к ангару, я сошёл с самолёта. Первым меня встретил немец. С улыбкой на лице, весьма довольный и одновременно удивлённый, он тряс мою руку. Подарил мне на память какой-то необыкновенный карандаш, зажигалку и что-то восторженно лепетал на немецком языке.

В ШКОЛЕ СТРЕЛЬБЫ И БОМБОМЕТАНИЯ В СЕРПУХОВЕ

Весной 1923 года *(по другим сведениям - в марте 1924 года.)* лучших инструкторов Московской школы, в число которых попал и я, вдруг направили в город Серпухов для обучения и экстренного выпуска нескольких групп учлётов. Для меня это было большим огорчением. Я в то время уже почувствовал, что такое новый самолёт, что такое прогресс в технике и творческие возможности его использования. Я добился лишь одного обещания начальства, что осенью меня снова вернут в Москву.

Сел я в свой «Мартинсайд», захватил комплект белья, поставил, прикрутив сзади себя, банку варенья, чтобы по прилёте с горя попить чайку (тогда я ничего не пил, кроме молока и чая), и полетел. Русские, как известно, во всех случаях пьют чай... Я вспомнил анекдот о том, как Вильгельм II, приехав на фронт, решил сам убедиться в эффекте атаки густыми колоннами. Атака была отбита. Наблюдая за окопами русских в бинокль после атаки, Вильгельм спросил:

– Что это за дымки поднимаются повсюду над окопами русских?

Ему ответили:

– Это русские пьют чай.

Что ж поделаешь, и мне ничего не оставалось, как только уповать по прилёте на чай.

Прилетев на аэродром в Серпухов, я опустился на заливной луг с мягкой нескошенной травой, как на перину. Подрулил к ангару. Механики давно меня дожидались, приняли самолёт, а я с маленьким чемоданчиком и вареньем пошёл в монастырь, в котором был расположен личный состав школы. Меня пригласил к себе один семейный старый инструктор. Мы сразу сели, как водится, за чай, и я поставил на стол свою банку варенья. Напившись чаю, я попросил разрешения ознакомиться с окружающей обстановкой. Меня, по правде говоря, не очень устраивало гостеприимство в семейном доме. Но мне повезло: как только я вышел во двор монастыря, то услышал сзади окрик и увидел Николая Константиновича Анчутина. Он сказал:

– Слон, идём ко мне! У меня отдельная келья и я один-одинёшенек, есть лишняя кровать и примус. Молочница приносит молоко, а Дуняша убирает келью.

Мечта и рай... Я немедленно перенёс свой чемоданчик, поблагодарив за гостеприимство прежних хозяев.

Страстный поклонник авиационной техники, инструктор по вооружению, человек холостой, Анчутин одиноко жил в келье. Я с удовольствием поселился у него. Чут, как все его звали, стал в дальнейшем моим большим приятелем. Он полюбил меня, а я - его. В нём было много обаяния, простоты, но в то же время он был донельзя безалаберным и бесшабашным.

На рассвете приходила Дуняша будить нас на полёты. Я быстро вставал, а вот Анчутин реагировал иначе. Как только Дуняша открывала дверь и произносила: «Мыколай Киститиных, пора

вставать!», Анчутин резко поворачивался к стенке и накрывал голову одеялом. Как долго она его будила, я не знаю, так как сам немедленно отправлялся на полёты. Анчутин появлялся позже, а его семейный приятель, разбуженный супругой, являлся вовремя и проверял за него по зеркалу точность бомбометания.

В моей группе, считавшейся передовой, появился Валерий Павлович Чкалов. Я проходил с ним воздушный бой и стрельбу по мишени. Летали на «Мартинсайдах». Чкалов летал напористо, храбро, но грубовато (таким он был и по характеру).

Днём иногда удавалось поспать, а после вечерних полётов мы слушали «концерты». За стеной нашей кельи протекала река Нара. На её берегах, в кустах и береговой поросли водилось множество лягушек и соловьёв. Лягушки исполняли увертюру. Их хор был весьма многоголосым и громогласным, но когда появлялась луна и вступали, исполняя свои песни, соловьи, лягушки умолкали. Я выходил из кельи и в безмолвной тишине наслаждался их пением. Душа наполнялась томительной неразделённостью, и слышались строки: «Цветы, да старая сосна, да ты, мечта моя...» И я до сих пор всегда вспоминаю это непередаваемое наслаждение - ночное пение серпуховских соловьёв...

Высыпаться удавалось не всегда, ибо часто вечерами приходили приятели Анчутина, и начиналось бражничество, песни, анекдоты, смех, словом, веселье и развлечения. Я был всего лишь скромным свидетелем, надо мной подтрунивали, но я был твёрд. В таких случаях я обычно уходил в дом Кудриных (*Кудрин Борис Николаевич (1898-1977) - впоследствии - известный лётчик-испытатель.*), где под аккомпанемент хозяина пел Л.А.Юнгмейстер (*Юнгмейстер Леонид Александрович (1897-1972) - впоследствии - известный планерист, лётчик-испытатель.*), тоже совершенно ничего не пивший. Юнгмейстер много и очень неплохо пел романсы Чайковского, Рахманинова и других композиторов. Он был холостяком. Мы с ним всегда дружили, начиная с Московской школы, где он тоже был инструктором. Наши служебные пути сходились и расходились. Я перешёл после Серпухова на испытания в НОА, а он - на серийный завод, где и проработал до пенсионного возраста. Но мы всегда встречались, как самые верные друзья, до самой его кончины. Вспоминая его, нельзя не вспомнить о том, что он острил с утра до вечера; блестяще читал Маяковского, да и Гоголя, я помню, никто так не мог читать, как он (наизусть, конечно). Навсегда запомнилось его пение, декламации и остроты. Увы, Юнгмейстера уже нет. Я остро ощущаю эту потерю настоящего друга. Мало кто подлинно хорошо его знал. Он достоин в моём представлении воспоминаний как об искреннем, необыкновенном друге и человеке.

У читателя может сложиться такое впечатление, что в Серпуховской школе стрельбы и бомбометания дисциплина была не на высоте. Какова была дисциплина на самом деле - этот вопрос я полностью раскрыть не берусь, но меры к её укреплению начальством

принимались самые энергичные. Особенно это почувствовалось после смены начальника школы и комиссара. Прежний комиссар действительно был «притчей во языцах». Однажды один из учлётов сумел «промазать» весь грандиозный длинный аэродром и скатился в реку Нару. Самолёт стоял как свеча, хвостом вверх на берегу. К самолёту подбежали курсанты. С ними были комиссар и Анчутин. Обратившись к Анчутину, комиссар с удивлением спросил:

- Почему он сюда попал?!

- Да у него задняя скорость не включилась, - ответил Анчутин.

Все громко рассмеялись. Комиссар ничего не понял, но очень рассердился, сказав, что здесь нет ничего смешного.

Вскоре начальником школы был назначен Астахов (*Астахов Фёдор Алексеевич (1892-1966) - впоследствии - маршал авиации, начальник Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.*), человек небольшого роста, но могучего сложения, с волевым и твёрдым характером. Комиссар же - Толмачёв - появился в противоположность ему в образе болезненно-бледного, очень тоненького, но высокого человека. Немедленно в школе появилась карикатура Тихменёва - лётчика-наблюдателя и талантливой карикатуриста. На ней была изображена дуэль на кулаках Астахова и Толмачёва. Тихменёв талантливо отобразил всем известные, причём резкие, противоречия между ними в ряде вопросов.

Астахов с места в карьер начал укреплять дисциплину. Он утверждал, что о порядке в воинской части можно сразу судить, прежде всего, по состоянию уборных. Но уборных не было ни в монастыре, ни вообще в школе. Мы с Анчутиным называли нашу уборную «катапультной»: в стене, выходившей на реку Нару, были старинные узкие незастеклённые окна, в которые «содержимое» на короткой дощечке и сбрасывалось в реку посредством постукивания о подоконник.

Однако практически дисциплина внедрялась строевыми упражнениями под личным командованием Астахова. Эти упражнения производились после утренних полётов. Когда мы, инструкторы, усталые, подходили в строю к дому, и казалось, мучениям наступал конец, вдруг раздавалась команда: «Кругом, арш!» и мы снова удалялись от дома. И так несколько раз. Но конец бывает всему. Заканчивалось воспитание лётчиков командой: «Раз-з-зойдись!». После этого все обедали и засыпали мертвецким сном.

Когда я уже был зрелым испытателем, совершившим несколько перелётов, я как-то услышал тёплые и восхищённые слова в свой адрес от маршала авиации Ф.А.Астахова (бывшего начальника Серпуховской школы). Кто-то ему рассказал, что нередко мне приходят письма с адресом: «Лётчику №1». «О, - сказал он, - этот ни в огне не сгорит, ни в воде не утонет». Постараюсь оправдать эти слова: надо же кому-то из лётчиков умереть в постели. Немногим это удавалось, особенно

начинавшим летать на заре авиации. Совсем как во французском анекдоте. Одного моряка спросил знакомый:

- Где умер твой отец?
 - Он погиб в море.
 - А твой дед?
 - Погиб в море.
 - А прадед?
 - Тоже в море.
 - Так зачем же ты собираешься в плавание?
- Тогда моряк спросил его:
- А где умер твой отец?
 - В постели, - ответил знакомый.
 - А твой дед?
 - Тоже в постели.
 - А прадед?
 - И он тоже в постели.
 - Так как же ты не боишься каждый вечер ложиться спать в постель?
- спросил моряк.

К осени *(по другим сведениям - в июне 1924 года.)* «серпуховские страдания» всё же закончились. Я добился своего и был переведён снова в Московскую школу.

ЧТО ПОСЕЕШЬ - ТО И ПОЖНЁШЬ

В Московской школе у меня была полная возможность тренироваться на самых совершенных самолётах того времени. В моём распоряжении снова было лучшее в школе отделение боевого применения.

Зимой 1924 года, перед распутицей, в соседний НОА поступил из Голландии самолёт-истребитель «Фоккер» D-XI. Поступил, видимо, для испытаний с целью закупки серии. Самолёт сопровождал представитель фирмы Мейнеке, лётчик с весьма скромной лётной репутацией.

«Фоккер» D-XI долго испытывался несколькими лётчиками НОА. Они были плохо тренированы и вообще мало летали. Я чувствовал зависть и негодование, когда видел, как никто из них не мог чисто выполнить ни одной фигуры высшего пилотажа. С виражей они, как правило, срывались в штопор. При выполнении фигур из осторожности забирались на высоту не менее 1500 метров. И хорошо делали: им необходимы были эта высота и осторожность.

Я до того загорелся желанием показать, как можно летать на этом самолёте, который уже был испытан на пилотаж (его конструктор - А.Фоккер - сам был лётчиком и лично испытал этот самолёт), что

надоел начальству своим желанием поменять свою работу с педагогической на испытательную. Я видел в испытаниях прогресс, в этом были особого рода романтика, спортивная страсть и все признаки творчества. Проблема надёжности полёта сохранилась на всю мою лётную жизнь, просто страсть к романтике в технике победила педагогику.

Я одолел своей настойчивостью и был переведён в НОА. Увы, к этому времени наступила дружная весенняя распутица, и полёты были временно прекращены. Я ходил как замороженный, мысленно уже ясно представив в своём воображении весь будущий полёт и то, как он будет выглядеть с земли.

Проснувшись однажды утром и выглянув в окно, я увидел ясное синее небо. Я соскочил с постели, немедленно оделся и побежал в аэродром. Посмотрев на высохшую полосу земли, с которой можно было взлететь и приземлиться, я побежал к начальнику лётной части Василию Васильевичу Карпову, по прозвищу «дядя Вася». Мы были давно знакомы и я, увидев его, как фанатик закричал:

- Дядя Вася, дай, пожалуйста, пролететь на «Фоккере»!

- Ты знаешь, - ответил он, - не могу, потому что самолёт приказано сейчас разобрать и отправить в Западный округ командующему Кожевникову.

- Дядя Вася, да ведь я перешёл в НОА, чтобы пролететь на нём. Ведь я ночами не спал, воображая, что я делаю на нём полёт.

- Тогда звони начальнику НОА.

Я позвонил и получил разрешение. Сердце моё забилося от счастья. Начальник НОА слышал обо мне и, видимо, относился благосклонно. «Дядя Вася», получив такое разрешение, с достоинством заявил:

- Сначала я пролечу сам, а затем полетишь ты.

Он взлетел, набрал высоту 1500 метров, попробовал сделать вираж и... сорвался. В другую сторону - опять то же самое. Я ходил, как тигр перед коварным прыжком. Карпов приземлился, подрулил и выключил мотор.

- Очень уж чуткая машина, - заявил он. - Чуть тронешь ручку, и самолёт уже бурно отвечает.

«Это хорошо, - подумал я. - Раз она испытана и рекомендуется в продажу серией, значит должна летать нормально. Ведь Фоккер - сам лётчик».

На мой первый полёт в новом учреждении и в новом амплуа пришли посмотреть все лётчики НОА и немец-сдатчик Мейнеке. Я сел в самолёт. Привязавшись, попросил объяснить мне назначение приборов и показать, где расположено управление системой охлаждения. Остальные данные о самолёте и моторе я знал заранее. Знакомство с машиной продолжалось не более пяти минут. Зрительная память у меня была отличная. Я хорошо запомнил назначение и места расположения главных приборов.

– Контакт?

– Есть контакт!

Мотор заработал, температура воды - 60°, можно взлетать. Даю полный газ, отрываюсь от земли и сразу ввожу самолёт в вираж с шестидесятиградусным креном, сначала влево, а замкнув круг - вправо. Снова - влево, затем - спирально, с большим креном, попеременно то влево, то вправо, набираю высоту 300 метров, чтобы доказать, что возможность выполнения чистых виражей - не случайность. Без промедления делаю переворот влево, из него - в петлю, из петли - переворот вправо, а из него - снова в петлю. Из петли - бочка влево, бочка вправо. Высота - 200 метров. Набираю спиралью 700 метров. Штопор. Виток влево, виток вправо, выход в петлю, два переворота. Высота - 100 метров. Скольжение с большим креном влево, вправо, и из него - посадка.

Когда я подрулил к ангару, то все лётчики исчезли. Меня встретил Мейнеке. Он тряс мою руку и говорил по-французски:

– C'est un pilot du monde! (О, Вы - мировой пилот!)

«Дядя Вася» с большими глазами пожимал мне руку:

– Ну, брат, ты нас поразил!

Через 13 лет, после моего полёта через Северный полюс с установлением двух мировых рекордов дальности, Мейнеке прислал мне телеграмму: «Я Вам предсказывал Ваше будущее».

Этот полёт произвёл такой фурор, что повлиял на всю мою будущую авиационную карьеру. Я его запомнил как лучшее моё дерзание на всю жизнь. Как гласит поговорка: «Qui ne risque rien n'a rien (Без риска ничего не добьёшься» (дословно - «Кто ничем не рискует - ничего не имеет»).

С этого момента мне поручались самые ответственные и наитруднейшие задачи. Я почти всегда участвовал в облёте новых самолётов как консультант.

Хочется сказать несколько слов о лётчике Василии Васильевиче Карпове. Это был скромный обаятельный человек и отличный товарищ. Он был известен нам как участник первой мировой войны, где он летал в отряде аса А.А.Казакова. Летал он на двухместном «Ньюпоре», причём наблюдателем у него был тот самый Ю.А.Братолюбов, который впоследствии стал начальником Московской школы авиации. Оба они были награждены офицерскими Георгиевскими крестами за сбитый в воздушном бою над нашей территорией немецкий самолёт. Василий Васильевич занимал ряд крупных должностей в Красном воздушном флоте, а после стал начальником лётной части НОА. Это был образцовый командир.

Я познакомился с ним, когда прибыл на Восточный фронт в гражданскую войну, где он был начавиаармом (начальником авиации армии). С тех пор мы были близкими знакомыми. Он был старше меня и поэтому я, как и все его друзья, называл его «дядей Васей». Затем пути

наши разошлись. У каждого были свои жизненные интересы, мы слышали друг о друге чаще всего только через знакомых. Но, увы... конец в нашем возрасте всегда бывает печальным. Я узнал, что жена «дяди Васи» однажды вошла в комнату, опустилась на колени, почувствовав себя плохо (у неё было больное сердце) и... упала. Дорогой «дядя Вася» после смерти супруги прожил меньше года.

* * *

Выше я описал три полёта, из которых особенно последний утвердил за мной славу, стоящего на переднем крае. Эти полёты запомнились мне на всю жизнь. Далее во многих случаях, если я садился в самолёт, уже испытанный и с нормальным поведением, я в первом же полёте делал на нём всё, что только позволяла его прочность. Если же самолёт был «сырой» и о нём ещё не создавалось определённое мнение у ранее летавших, или же просто это был первый вылет ещё нелетавшего опытного образца, то я старался, начиная с взлёта, уловить, как самолёт реагирует на движения рулями. Я начинал изучение опытного самолёта в конструкторском бюро, в чертежах, расчётах. Особенно всегда меня интересовала устойчивость, достаточность рулей и их компенсация с целью облегчения управления. Как я уже сказал, до того времени, когда мы, лётчики, узнали что такое устойчивость, и как она выявляется и проявляется в полёте, мы летали, не понимая истинной необходимости этого свойства самолёта, обеспечивающего безопасность полёта. Устойчивость - это основа управляемости. Это не понимали и наши первые авиаконструкторы - Н.Н.Поликарпов, Д.П.Григорович, И.М.Косткин.

Я привожу только голую истину и оправдываю себя не без оснований: если бы я был скромн в делах и нескромн на словах, я никогда бы не добился того, чего я достиг. А я всегда слыл за скромного и застенчивого человека на земле, но в воздухе всех «расталкивал локтями», чтобы пройти вперёд.

* * *

Через год в НОА прибыл только что закупленный «Фоккер» D-XIII. Он был чуть крупнее «Фоккера» D-XI и на нём стоял мотор уже не в 300 л.с., а в 450 л.с. Впервые я увидел этот самолёт, когда входил на Центральный аэродром после возвращения из командировки. Вижу - приземляется Мейнеке. Посадка была с сильным разгоном, на большой скорости. Мейнеке подрулил к ангару, где я в это время стоял с

В.В.Карповым. Поздоровавшись со мной (Карпова он уже видел перед взлётом), Мейнеке спросил меня:

– Кто будет испытывать наш «Фоккер» D-XIII?

– Не знаю, - ответил я.

Тогда «дядя Вася» сказал ему:

– Испытывать будет Громов.

– О, - сказал Мейнеке, - тогда мне здесь делать нечего, я завтра же улетаю в Голландию.

Мальчишеский задор, романтичность задачи взбудоражили меня вновь. Мне оставались сутки на размышление: что же выкинуть новое на этом самолёте, чем поразить в первом же полёте? Ведь мотор 450 л.с., а не 300 л.с., как на «Фоккере» D-XI! Наконец пришло в голову, что надо сделать иммельман (*то же, что и полупетля Нестерова.*). У нас в Советском Союзе его ещё никто не делал, да и не видел, как он делается... Да, но как же нужно действовать, чтобы он сразу удался? Я думал целый день, думал, ложась спать... Страсть, воображение и размышления всё же помогли. Я пришёл, наконец, к твёрдому убеждению, как нужно действовать, чтобы сразу чисто выполнить иммельман.

Взлетел длиннейшей горкой. Затем выполнил несколько левых и правых замкнутых крутых виражей с набором высоты. Переворот влево, из него - вправо, сразу в петлю, а из петли - иммельман. Он удался. Бочка влево, вправо. Переворот, петля; ещё петля, из неё - иммельман. Два переворота, скольжение и посадка.

После этого полёта иммельман как фигура высшего пилотажа быстро вошёл в моду, многие лётчики стали делать его и на «Фоккере» D-XI, которым были укомплектованы некоторые воинские части. Конечно, полёт с иммельманом произвёл необычайное впечатление не только на лётчиков, но и на начальство. В те времена, когда конструктору нужно было делать выбор лётчика для испытаний его самолёта, он останавливался на том, у которого было блестящее и виртуозное управление самолётом, безусловная храбрость и способность объяснить поведение самолёта в полёте. Все остальные свойства и качества пилота, как бы они ни были весомы, отходили для конструктора на второй план.

Если бы моя скромность выражалась в том, что я, как и большинство, летал бы, ничем не выделяясь и никогда, как кажется, излишне не рискуя, то едва ли я выдвинулся бы среди других и попал бы вообще на испытательскую работу. Полёт на «Фоккере» D-XIII был рискованным, но вполне оправданным (раз он удался, а он удался на славу) и запомнился на всю жизнь.

Я был отлично тренирован, самолёт был с чутким управлением и совершенно нормальным поведением. В то время для меня никакой трудности в управлении любым самолётом с нормальным поведением не существовало. Принципиальной разницы в управлении большим

самолетом, с каким угодно числом моторов и мощностью, и малым, истребительного типа, нет никакой. Разными бывают только нагрузки на рычаги управления и некоторые конструктивные особенности реакции самолёта на действия рулями, но они принципиальной и решающей роли на доведённом самолёте не играют. Когда я говорю о нормальном поведении самолёта, то имею в виду самолёт, устойчивый по всем осям. Но это необходимое качество и свойство самолёта было разгадано и оценено по достоинству лишь к концу 1920-х годов (а именно в 1928 году). До этого периода можно было оценить поведение самолёта только словами: или управляется нормально, т.е. просто, или самолёт труден в пилотировании.

ЧЕЛОВЕК - ЖИВОЙ ПРИБОР

Теперь кажутся странными некоторые рассуждения, существовавшие в то время среди педагогов-инструкторов, обучавших такой сложной ответственной и очень трудной профессии, как умение надёжно и искусно летать. На одном из педагогических советов инструкторов обсуждались вопросы успеваемости учлётов в каждой инструкторской группе. Одному из инструкторов был задан вопрос, какова успеваемость такого-то курсанта. Он ответил весьма несложно, но по тем временам всем понятно: «У него плохое чутьё самолёта». А что же это такое? Это интересно, мне кажется, объяснить примерами, которые приоткрывают интересную сторону понятий о способностях лётчика.

Ещё на заре авиации, в лётной школе, не только на учебных, но и на тогдашних боевых самолётах, не было никаких приборов, кроме счётчика оборотов мотора, устанавливавшегося на всех самолётах. На руку или на ногу иногда пристёгивался (в некоторых случаях) высотомер. Представьте себе, каким образом лётчик мог определить: когда ему закончить крутую горку и перейти в горизонтальный полёт? Для выполнения горки самолёт после взлёта и отрыва от земли разгонялся до максимальной скорости (как казалось пилоту - приборов-показателей скорости не было) и на высоте полуметра быстро переходил в очень крутой, близкий к вертикальному, подъём. Естественно, при этом скорость самолёта постепенно уменьшалась. Но чем выше была горка, тем выше оценивалось искусство пилотирования и храбрость пилота. Горка всегда заканчивалась (для отчётливости впечатлений) переводом самолёта в горизонтальный полёт. Не помню случая, чтобы кто-либо, выполняя горку, разбился. Спрашивается: каким образом пилот определял, что пора заканчивать горку и переводить самолёт в горизонтальный полёт? Повторяю, приборов не

было. Если бы я, скажем, сделал за всю жизнь три горки, то можно было бы объяснить это случайностью. Но когда я их делал по несколько раз каждый день и остался цел, то... Но ведь как-то пилот определял наступающий критический момент окончания горки. Несколько позже, когда на самолёты стали устанавливаться указатели скорости, высотомеры, вариометры (*приборы для определения скорости изменения высоты полёта.*), компасы и т.п., то при испытании опытного образца выполнялись полёты уже с использованием этих приборов. Но опять-таки - не приборы определяли точность выполнения полёта, а пилот записывал их условные показания через очень короткие промежутки времени. А впоследствии «точность» их показаний определялась специальным тарированием.

Например, после одного-двух полётов на опытном новом образце самолёта, если все данные этих полётов говорили о нормальном поведении самолёта и моторной системы, конструктора, прежде всего, интересовали, особенно на истребителе, скороподъёмность до 5000 метров и потолок. Для этого, через каждые 500 метров набранной высоты, пилот записывал на привязанной к ноге дощечке (планшете) карандашом, также привязанным верёвочкой (всё это, конечно, было его собственным изобретением) скорость, высоту, температуру и т.п. Но дело в том, что скорость по прибору и истинная скорость самолёта были неодинаковы, как у земли, так и на высоте. Но насколько должна падать скорость на приборе с набором высоты, этого никто не мог определить заранее. Однако в первом же полёте на 5000 метров пилот точно «держал» (вёл) самолёт с **наивыгоднейшей** скороподъёмностью. Сколько бы раз после не проверялась эта скороподъёмность, хотя бы и другими лётчиками, данных лучше, чем в первый раз, никогда не удавалось получить. Спрашивается: как же лётчик узнавал эту наивыгоднейшую скорость?

Приведу ещё один пример. Первым прибором, который появился раньше других, был барограф. По нему можно было судить о скороподъёмности самолёта. Хотя у лётчика перед глазами не было никаких указателей, кроме счётчика оборотов мотора, режим скороподъёмности он выполнял максимально точно (что и подтверждал после полёта барограф). Почему? Потому что, чтобы летать надёжно по приборам, нужно чувствовать то, что ни один прибор не определит. Главный прибор - это сам человек, а не робот.

Итак, приборы не помогали лётчику и не играли никакой роли для определения наивыгоднейшей скороподъёмности, а лётчик лишь записывал их показания. Приборы после полётов тарировались. Так, например, указатель скорости проверялся на мерной базе. Показания прибора скорости, как известно, зависят от правильно выбранного места установки его приёмника.

При определении потолка, примерно на 45-й минуте (в те времена), самолёт уже не повышал высоты. По вариометру лётчик видел, что

набор высоты закончен, но не сваливался в штопор, не переходил через критический угол атаки крыла на потолке. Почему?

Отвечу: по осязанию нагрузок на рычаги управления самолётом и осязанию сидения, конечно, вместе со зрительным восприятием. Как ни странно, не все приборы ориентировали лётчика в точности выполнения режима полёта. Почему при перелёте через Северный полюс, летя в облаках по приборам, иногда в течение более полутора-двух часов, я вёл самолёт на минимальной скорости? Но ведь эта минимальная скорость менялась по мере выработки горючего, изменения высоты полёта и со временем. Т.е. она была разной в течение всего полёта. Как я определял эту минимальную скорость? График был выдержан, и рекорды были установлены.

Я вспоминаю один очень интересный случай. Поднимал я в первый испытательный полёт крупный (по тому времени) пятимоторный самолёт А.Н.Туполева, названный «Правда» (*имеется в виду самолёт АНТ-14.*). На высоте 20 метров стрелка указателя скорости вдруг «упала на ноль». Я же не упал, а продолжал полёт. Сделал два круга вокруг аэродрома и, проверив устойчивость и моторную систему, спланировал и совершил нормальную посадку. Между прочим, сама посадка совершается лётчиком, никогда не глядящем при этом на приборы. Отлично совершают посадку отличные лётчики, а те, кто плохо «чувствует» самолёт садятся часто очень плохо, в лучшем случае - неточно.

Почему лётчик может делать замкнутый вираж с максимальным креном у земли на определённой скорости самолёта по прибору, а на большой высоте - нет? Потому что на большой высоте истинная скорость будет отличаться от приборной. Однако лётчик сделает точный замкнутый вираж с максимальным креном (но крен будет уже меньше, чем у земли) и точно выдержит высоту в момент его выполнения. А какая должна быть у него скорость по прибору во время виража? На 3000 метров - одна, на 5000 метров - другая, а какая именно - он не знает. И всё же он точно выполнит вираж. Конечно, я говорю о тех лётчиках, которые летают отлично. Ведь все летают по-разному, как и шофёры по-разному водят машину.

Хочется сказать пару слов о планшете и привязанном к нему карандаше. Что бы было, если бы карандаш сломался? Отвечу: полёт был бы сорван. А летали зимой в открытой кабине! И ничего...

А вот как-то я прочёл, что Ю.А.Гагарин упустил свой карандаш в момент невесомости! Беседа с космонавтом Г.С.Титовым, я спросил:

- А как у вас поставлено дело с совершенствованием своей психической деятельности? Случай с Гагариным меня настораживает.

Ответа я не получил. Я обойдусь и без ответа. Но...

С авиацией на «ты» обращаться нельзя. Ни один опытный самолёт, в том числе и управляемый с земли человеком, не поднимался первый раз в воздух без человека - он пока незаменим. Прибор может иногда

отказать, а человек не может ни «испортиться», ни «отказать» (редко, но его может подвести только память). Да и посадку он совершает, как самый надёжный прибор.

Чутьё присуще человеку и в других видах техники. У шофёра, например: он всегда сбавляет скорость на повороте, как бы ни спешил. Но бывают случаи, когда, не рассчитав, а точнее, не почувствовав, какая скорость допустима, при спешке переворачиваются. Редко, но это бывает, а почему? Все, кто плохо чувствуют машину, летают и ездят до поры до времени!

У хорошего жокея развито чувство пейса (резвости в данный момент). Тренер, учитывая состояние дорожки и ветра, «заказывает» жокею сделать три «пятисотки» с резвостью: первую - в 34 секунды, вторую - в 33 секунды и последнюю - в 31 секунду. Можете взять секундомер и убедиться, что даже на незнакомой лошади он выполнит это точно, «как по заказу».

Что же это за прибор такой - человек? Главенствующую роль в этом свойстве, по-моему, играет тонкость осязания, но в сочетании со зрением и слухом. Не сомневаюсь, что на самолётах современности приборы служат лишь контролирующим средством, а управление самолётом осуществляют психофизиологические свойства человека. Надёжная замена ему - пока на уровне проблемы.

До сего времени во всём мире посадку лётчик выполняет визуально, а не по прибору. Поэтому существует ограничение приёма самолётов для производства посадки в силу метеорологических условий. Какими приборами пользуется лётчик на посадке? Никакими: он совершает её благодаря навыку, причём один - отлично, другой - хорошо, третий - посредственно.

Уже существуют беспилотные самолёты, однако в эксплуатацию в гражданской авиации они у нас не вводятся. И правильно: любой прибор может отказать (испортиться), а человек не может ни отказать, ни испортиться. Это - самый надёжный «прибор».

Ко всему вышесказанному хочется добавить: момент перехода, например, из горки в горизонтальный полёт зависит не только от скорости, но и от угла набора самолётом высоты, массы самолёта, от его реакции на рули и пр. Всё это являет собой такую взаимосвязь, вариативность которой нельзя определить для данного самолёта в данный момент заранее: она пока решается тем, что называется чутьём - искусством человека. Некоторые учёные и сейчас утверждают, что никакого чутья нет - всё дело в приборах.

Как объяснили бы эти учёные: каким образом я летал без всяких приборов, выполнял высший пилотаж над землёй и не убится?! И почему великолепный самолёт Ту-144, оснащённый всеми необходимыми приборами современности, в Париже перешёл в пикирование после горки? Отвечу: потому что пилот не чувствовал, когда нужно было переходить в горизонтальный полёт, и опоздал.

Вовремя не учёл начало перехода в горизонтальный полёт, и приборы не помогли. Не было одного - опыта для приобретения чутья на этом самолёте. Лучше сказать об этом, чем молчать и вызывать нелепые подпольные толки. Таких приборов, которые должны были бы помочь ему в этом случае, нет ещё на свете. Пока прибор - он сам. И нужно было демонстрировать самолёт, а не своё трюкачество. Самолёт в этом не нуждался: он был самым скоростным. Это моё убеждение.

Возвращаюсь к истории тех времён.

НА ЗАРЕ ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

В то время НОА был решающим и контрольным органом над самолётами, приборами и проблемами самолётовождения в различных условиях. В НОА поступали самолёты, уже испытанные на заводах, как советского производства, так и иностранного. Для заводских испытаний новых опытных советских самолётов приглашались лётчики по выбору самого конструктора после соответствующих, разумеется, рекомендаций. Приглашались для испытаний такого рода и лётчики НОА. Меня приглашали в ЦАГИ (А.Н.Туполев) и на 1-й авиационный завод (Н.Н.Поликарпов). Кроме испытаний самолётов, в НОА были очень интересные работы. Собственно говоря, НОА было единственным тогда военным учреждением, в котором теоретически и, главным образом, практически решались все проблемы того времени, связанные с организацией и осуществлением полётов в различных условиях.

Мне пришлось участвовать в решении почти всех этих проблем. Ночные полёты начинали на самолёте «Авро». Сначала взлёт и посадку осуществляли на полосе, освещённую лучом прожектора. Начальник лётной части В.В.Карпов предупреждал, чтобы мы не делали никаких фигур высшего пилотажа, так как якобы аккумулятор для самолётных опознавательных лампочек слабо прикреплён. Но как удержаться от искушения и не сделать хоть одну петлю над освещённой ночной Москвой вблизи аэродрома?! Поэтому я делал вид, что не слышал его предупреждений. Как говорится: хочешь избавиться от искушения - поддайся ему! При грамотном выполнении петли перегрузка всегда остаётся положительной. Тогда я расценивал такой поступок не как недисциплинированность, а как непреодолимую страсть - в новых условиях сделать точно и тем доказать возможность выполнить первым то, что ещё не делалось.

Я придерживался всегда такого правила: никогда, по возможности, не спрашивать разрешения, если что-либо предстояло сделать интересное, полезное, а главное - новое. Я знал, что запретить всегда легче, чем взять на себя смелость и разрешить. В большинстве случаев

всё кончалось благополучно, ибо удачное осуществление встречалось сочувственно и ставилось в плюс не только исполнителю, но и тому, кто мог бы запретить. У всех, конечно, могут быть на этот счёт разные мнения и, думаю, мало кто согласится с моим. Но А.В.Суворов поступал именно таким образом и был оправдан Екатериной II: «Победителей не судят!».

Я вспоминаю сейчас, как Маршал Советского Союза И.С.Конев однажды наставлял меня (и был прав): «А Вы делайте так, чтобы ОН на Вас жаловался, а не Вы на него». Нахожу эти слова мудрыми.

Итак, ночные полёты продолжались и их условия усложнялись. Мы научились взлетать в темноте, а садиться при свете фары, установленной на левом крыле. Затем и самолёт стал посложнее - Р-1. Блестящий лётчик Андрей Борисович Юмашев однажды с наблюдателем Борисом («Бобом») Сергеевичем Вахмистровым (*Вахмистров Борис Сергеевич Вахмистров (1889-1944) - полковник, брат авиаконструктора В.С.Вахмистрова (автора «Авиазвена»).*) умудрился сесть в полной темноте на Р-1 при вынужденной посадке вне аэродрома. Шасси было снесено, самолёт лёг на фюзеляж, но оба остались невредимыми. А.Б.Юмашев позже мне рассказывал:

- Ты понимаешь, ночь, как нарочно, темна. Когда остановился мотор, то впечатление было такое, как будто мы опускаемся в могилу.

- Да, - ответил я, - наверное, было скучновато.

Боб Вахмистров, который с ним тогда летел, был всегда находчив и остроумен. Мы все знали его изречение: «Как всегда: дон Педро был уже в пасти крокодила, как вдруг раздался выстрел...»

Незабываемый навеки друг! Безупречно смел, остёр, фанатически влюблённый во все виды оружия. Ни с кем в те годы я не любил так летать, как с ним. Так было приятно осознавать, что сзади сидит настоящий человек, который не спасует ни перед какой опасностью.

В начале освоения ночных полётов условия были несравненно легче. Начали мы летать в лунные ночи и только позже перешли к безлунным условиям. За производство таких полётов полагалась кое-какая добавочная оплата. Мой друг Леонид Александрович Юнгмейстер, большой остряк, сформулировал в шутку следующие условия: «Ветер - метр, луна - аршин, круг - червонец».

Наконец подошло время, когда мы были должны решать вопросы навигации в тёмные безлунные ночи. Вопросы навигации решалась тогда ещё без участия радио. Навигация осуществлялась средствами, находившимися на самолёте, при наличии какой-либо зрительной связи с землёй. Насколько это было надёжно, можно убедиться на примере одного полёта, в котором я был пилотом, а аэронавигатором - Иван Тимофеевич Спирин (*Спирин Иван Тимофеевич (1898-1960) - впоследствии - генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза, главный штурман ВВС.*).

Мы взлетели с Центрального аэродрома тёмной осенней ночью на самолёте «Де Хэвилленд» с мотором «Сиддлей-Пума» (*имеется в виду самолёт Р-2.*). Спирин дал мне предварительный курс. Высота полёта - 300 метров. Выше - сплошная облачность, под нами мелькали разорванные, летящие отдельными клочками, полупрозрачные облака. Мы должны были удалиться от аэродрома на 70 километров и вернуться назад на аэродром. Через пять минут я получил поправку на курс полёта на основании измерения сноса, каким-то образом вычисленную Спириным. Пройдя 70 километров до заранее намеченного озера, мы развернулись обратно. Прошло время, должна уже показаться Москва. Погода не менялась: под нами прозрачная тонкая, кое-где разорванная, облачность, выше нас - сплошная. Но Москвы всё не было. Ещё пять-семь минут сверх расчётного срока и... Наконец, сквозь пелену облаков начали проглядывать огни, которые говорили о том, что мы над каким-то городом. Мне казалось, что это не Москва. Спирин же уверял, что это - Москва. Я продолжал кружить над огнями и решил подождать рассвета, который должен был вскоре наступить. Мы ведь вылетели соответственно в такое время, чтобы вернуться перед рассветом. Разумеется, из предосторожности мы захватили столько горючего, чтобы его хватило до рассвета.

Начался рассвет. Спирин молчал. Наконец, по виду реки я совершенно точно определил, что это Подольск, а не Москва. Спирин стал спорить. Пролетав ещё минут пять, я увидел железнодорожную станцию, вид которой окончательно подтвердил моё убеждение. Я развернул самолёт и полете над железнодорожной линией. Компас подтверждал правильность направления. Рассвело совершенно. Мы возвращались очень низко, метрах на стах. Вскоре показалась Москва. Мы приземлились и подрулили к ангару. Заспанные механики встретили нас и сказали, что они уже начали беспокоиться. Завели самолёт в ангар и все пошли спать. Не знаю, как спалось Спирину, но я спал отлично.

На заре нашей молодой советской авиации три корифея решали проблему аэронавигации - Б.В.Стерлигов, И.Т.Спирин и С.А.Данилин. Все они трудились над проблемой самолётовождения. Методика, приборы и прочее изобреталось и проверялось на земле и в воздухе. Все трое были аэронавигаторами. Б.В.Стерлигов (*Стерлигов Борис Васильевич (1901-1971) - впоследствии - генерал-лейтенант авиации, главный штурман ВВС.*) возглавлял этот отдел организационно. Он же был и изобретателем. На практике же не только лучшим навигатором, но и единственным, кто никогда не блуждал в небе, был С.А.Данилин. Он работал в воздухе быстро, чётко, уверенно. И.Т.Спирин был самым слабым из них, к тому же в воздухе работал небрежно и неточно, смекалкой владел неважно. Б.В.Стерлигов - мужчина с характером, настойчивый, смелый, но... бывали и у него роковые неточности.

Одной из интереснейших проблем была проблема полётов по приборам в облаках. По решению руководства НОА её практическое осуществление начали я и лётчик А.Р.Шарапов (*Шарапов Андрей Родионович (1896-1973) - впоследствии - генерал-лейтенант авиации, начальник Военно-воздушной академии имени А.Ф.Можайского.*) на самолёте Р-1. Этот самолёт был точной копией английского самолёта «Де Хэвилленд» DH-9 с мотором в 400 л.с. На самолёте же Р-1 был установлен мотор нашего отечественного производства М-5 такой же мощности. Опытным глазом можно было заметить, что приборы, установленные англичанами, говорили о попытке решить проблему полёта в облаках при полной невидимости земли. Теперь-то и говорить нечего, что расстановка (размещение приборов на приборной доске) была сделана англичанами донельзя нерационально. Это размещение говорило о полном непонимании принципа рациональности процесса психической деятельности при решении проблемы полёта в облаках по приборам. Например, указатель скорости и компас были на максимальном удалении друг от друга. Да и другие необходимые для полёта в облаках приборы были разбросаны по всей приборной доске! Однако при такой расстановке, в которой мы тогда мало смыслили, мы принялись решать эту очень трудную и ответственную проблему.

На самолёте был установлен «колпак» из материи, которым закрывался первый пилот, а другой в это время сидел сзади за спаренным управлением. В течение нескольких полётов мы менялись ролями и очень быстро и хорошо освоили полёт «под колпаком». В самом начале и у того и другого пилота, закрывавшегося колпаком, появлялись иллюзии и второму приходилось открывать колпак, чтобы первый увидел свою ошибку. Но это длилось недолго - всего по 10 полётов, каждый - по 15-20 минут. Полёт под колпаком, наконец, был освоен накрепко.

Тогда начальник института (*к тому времени НОА был переименован в НИИ ВВС.*) приказал сдать экзамен, чтобы утвердить ту комбинацию необходимых приборов, которая обеспечила бы надёжность полётов в облаках. Под колпаком, при сильной болтанке, которая всегда бывает в хорошую погоду при полёте над кучевыми облаками, я должен был пролетать полтора часа, причём сзади должен был сидеть штурман-наблюдатель, не умеющий управлять самолётом. Я и штурман Николай Николаевич Потапов на самолёте Р-1 должны были доказать возможность такого полёта.

Мы вылетели днём, в хорошую погоду. Над нами были кучевые облака, видимость была отличной. Мне был дан курс из Москвы на Тверь и мы полетели вдоль железной дороги, ведущей в Тверь. Я закрылся колпаком. Болтало здорово, но лететь было нетрудно. Прошло полтора часа установленного срока. Я запрашиваю Потапова:

- Ну как, время вышло?

- Да, вышло. Я Вас открываю. Отлично. Экзамен сдан.

- А где мы? И какой курс обратно?

- Мы, по-моему, слева от Октябрьской железной дороги (*Октябрьская железная дорога ведёт из Москвы в Санкт-Петербург.*). Курс такой-то.

Меня это сразу насторожило. Слово «по-моему» мне всегда не нравилось и не нравится до сих пор. Оно ни в чём не убеждает даже в житейском обиходе, а уж там, где должна быть точность и определённость, особенно связанные с авиационной техникой, это слово не должно существовать совсем.

Прошло десять минут, а я не видел ни слева, ни справа никакой железной дороги.

- Где, - спрашиваю Потапова, - железная дорога?

- По-моему, слева.

- А курс?

- Я уже дал.

Прошло время, которое говорило о том, что мы уже должны быть над аэродромом. Но вместо аэродрома мы пересекли какую-то двухколейную железную дорогу. Прошло ещё минут семь, и я увидел ещё одну железную дорогу.

- Что это за дорога и куда лететь дальше?

- Не знаю, - был ответ.

Тогда я снизился и попробовал прочесть название станции. Это не удалось, так как мешали деревья. Затем я выбрал около железной дороги небольшую площадку среди леса и благополучно на неё приземлился. Сходил на станцию и узнал, что это Наро-Фоминск. Мы снова взлетели и вскоре были дома. Начальник института поздравил нас с победой, но над Потаповым посмеялся. Подтвердилось правило, что потеря ориентировки случается, главным образом, в хорошую погоду. По всей вероятности, в хорошую погоду лёгкость работы является причиной небрежности штурмана, а Потапов, видимо, решил осуществить эту поговорку на практике. Как говорится, не ищите трудностей там, где их нет. Но он нашёл.

Сколько же у меня в это время было вынужденных посадок! И все заканчивались благополучно и без поломок самолёта! Одна из них была особенно трудной. Я вылетел на испытание радиосвязи самолёта с аэродромом на самолёте Р-1 с радистом А.П.Чернавским (*Александр Петрович Чернавский (1903-1978) впоследствии стал лётчиком-испытателем.*). Он попросил меня доверить ему второе управление, чтобы потренироваться в управлении самолётом. Я согласился. Погода была хорошая. Мы летели на высоте 500 метров (таково было задание) над рекой Окой, приближаясь к Тарусе, как вдруг мотор внезапно остановился. Я мгновенно отдал ручку от себя, чтобы не потерять скорость, и самолёт перешёл в планирование. Высота стала уже 450 метров. А ни слева, ни справа, ни впереди не было ни кусочка земли для посадки. Оглядываюсь назад и вдруг вижу маленькую полосу заливного луга рядом с Окой. Но туда нужно лететь и приземляться по

ветру. Решаюсь, другого выхода нет. Дохожу до этой полоски луга по ветру и вижу, что, хоть и на пределе, но я всё же успею развернуться против ветра для посадки. Всё было совершенно, как говорится, в обрез, но вышло отлично. Я развернулся, как галка, над самой землёй и сел против ветра. Удивительно, как мне всегда везло! Вспоминаю в таких случаях Боба Вахмистрова с его словами: «Дон Педро был уже в пасти крокодила, как вдруг... раздался выстрел».

Чернавский остался у самолёта, а я стал добираться до Москвы. Природа в этих местах изумительная. Луга были ещё не скошены. Их украшала сочная густая трава и полевые цветы. Песчаные пляжи Оки, отражение в воде зелёных берегов - всё это было чарующе прекрасно. В близлежащей деревне я воспользовался лодкой, затем, в следующей деревне, пересел на катер и доплыл до Серпухова. С пристани - пешком до поезда. В тот день я использовал все виды передвижения: пешком, на велосипеде, на лодке, на катере, на поезде, на автобусе, на трамвае и на самолёте... (Жаль, что тогда не было ещё космических кораблей).

* * *

Всего, что было интересного со мной (но интересного ли для других?), не опишешь. И всё же испытания новых самолётов были особенно захватывающими и наиболее интересными. В новом самолёте наиболее ярко проявляется прогресс - величайший стимул творческой деятельности.

В 1923 году был выпущен в свет первый советский истребитель ИЛ-400 конструкции Н.Н.Поликарпова и И.М.Косткина. По тому времени 400 л.с. на истребителе было сенсацией. Первый испытательный полёт был предложен блестящему лётчику К.К.Арцеулову.

Арцеулов храбро вырулил на старт. Его супруга была с конструкторами на аэродроме. Был дан полный газ. ИЛ-400 быстро оторвался от земли и начал всё круче и круче набирать высоту, переходя в петлю (так, по крайней мере, казалось с земли). Когда самолёт был почти вверх колёсами, Арцеулов выключил мотор (*на высоте 15-20 метров.*). Самолёт скользнул на хвост и... шлёпнулся плашмя на землю. Лётчик сломал ногу и руку.

Решено было пересмотреть расчёты самолёта и в исправленном виде всё же выпустить другой экземпляр. Прошло немало времени. Самолёт вновь был на аэродроме. Когда он был готов к полёту, то совершить на нём первый вылет было вновь предложено К.К.Арцеулову, который к этому времени полностью выздоровел. Много мужества нужно, чтобы взяться за повторение такого эксперимента. Знаний у конструкторов за такой срок намного, видимо, не прибавилось. (Теперь об этом можно сказать с полной откровенностью!) Но Арцеулов был настоящим

героем: он храбро взлетел, совершил скромный полёт и благополучно приземлился. Продолжать дальнейшие испытания он отказался. И правильно сделал. Дальнейшая судьба этого самолёта подтвердила несостоятельность и непригодность его лётных качеств для нормальной эксплуатации.

Дальнейшие испытания опытного образца этого самолёта было предложено вести А.И.Жукову. Он провёл весь комплекс испытаний, закончив их штопором влево и вправо по семь витков. Потом мне было предложено пролететь на ИЛ-400 как консультанту и тоже сделать штопор с таким же количеством витков влево и вправо, после чего высказать своё мнение.

Необходимо сказать, что опытный самолёт всегда легче, чем серийный и сделан тщательнее. Центр тяжести опытного самолёта был более смещён вперёд, чем на серийном (как выяснилось впоследствии). Но самый первый опытный ИЛ-400 *(на котором потерпел аварию К.К.Арцеулов.)* был, наоборот, с более задней центровкой. Остаётся только добавить, что испытания в то время проводились без парашютов.

В полёте я обнаружил совершенно незнакомые и не встречавшиеся мне ранее явления. На петле, в самом верхнем положении, требовалось не продолжать «выбирать» ручку на себя, а наоборот, отдавать её немного от себя. Начиная переворот, самолёт так энергично продолжал вращаться, что вместо переворота получалась произвольная бочка. Штопор я выполнил вправо и влево по семь витков.

После полёта я доложил обо всех этих особенностях и заявил, что самолёт труден в управлении своей своеобразной реакцией на действия лётчика рулями управления. Конструкторы лишь пожимали плечами. Решено было всё же запустить самолёт в малую серию *(под обозначением И-1.)*.

После И-1 вышел в свет И-2 - биплан с таким же мотором в 400 л.с., конструкции Д.П.Григоровича. Самолёт был так же продольно неустойчив (с брошенным управлением), как и И-1. При испытаниях на нём летали несколько лётчиков. Конструктор не был удовлетворён, не самолётом, конечно, а лётчиками. Предложено было пролететь и мне. Парашютов тогда не существовало (вернее, не было введено в жизнь нашей авиации). Я взлетел и, проделав целый каскад фигур высшего пилотажа, закончил полёт выполнением нескольких витков штопора. Если бы мне предложили сделать то же самое через два года, я бы всё это проделал, но только с парашютом... Однако фурор был необыкновенным. Полный Д.П.Григорович вытирал пот со своего лица, как будто бы летал он, а не я. Лицо его сияло. Никакие мои уверения, что самолёт очень труден в пилотировании, ни на кого не производили должного впечатления.

Я объясняю это тем, что в то время на земле я был очень застенчивым, а в воздухе (другое дело!) был отъявленным дерзателем.

Эта кажущаяся дисгармония психологических контрастов, очевидно, вводило в заблуждение тех, кто решал судьбы новых самолётов в то время. Я всегда говорил конструкторам правду и не умел льстить и скрывать недостатки их самолётов из-за боязни быть уволенным. Не все, однако, относились одинаково к такого рода моим свойствам.

В НОА в это время поступил тот самый Ю-21, с которым мы уже познакомились. Теперь этот самолёт проходил контрольные испытания в НОА. Испытания были поручены лётчику В.Н.Филиппову (*Филиппов Владимир Николаевич (1892-1926) - участник 1-й мировой и гражданской войн.*). Всегда щеголевато одетый, интересный, с золотым браслетом на руке, но... убеждавший в своих способностях больше языком, чем делом. Филиппов летал хорошо, но скромно. На Ю-21 он делал отдельные фигуры высшего пилотажа, отделённые одна от другой длительными промежутками простого горизонтального полёта.

Я, как обычно, был в числе облётывающих консультантов. И, как всегда, мой полёт был краток по времени, но исчерпывающ по содержанию. Я сразу же, в первом полёте, выполнил весь пилотаж в виде непрерывного каскада фигур без какого-либо разрыва между ними и на небольшой высоте. Затем ушёл вверх, спиралью то влево, то вправо с большим креном. И, проделав штопор, закончил полёт двумя скольжениями.

Когда я возвращался домой после таких полётов, меня иногда останавливали знакомые и незнакомые люди нашего лётного мира и спрашивали:

- Скажите, Вы не знаете, кто это сегодня летал на таком-то самолёте?

- Не знаю, - отвечал я, чтобы пресечь длинные разговоры и не выслушивать комплименты и вздохи восхищения: при этом всегда как-то неловко себя чувствуешь.

Я и сейчас с большим трудом переносу похвалы. Правда, упрёки тоже не украшают жизнь.

Но однажды один человек, знавший меня, всё-таки остановил меня, когда я возвращался домой после полёта на Ю-21 и попросил:

- Михаил Михайлович, скажите, пожалуйста, когда Вы будете ещё раз летать, чтобы я мог прийти посмотреть.

Это был В.В.Прохоров - бывший владелец завода сухих фруктов и прочих фруктовых изделий. Продукты его фирмы, действительно, были непревзойдёнными. До Октябрьской революции он имел собственный ангар на Ходынке, в котором стоял всегда готовый к полёту 14-метровый «Моран-Ж». А на втором этаже ангара был застеклённый со всех сторон большой салон и терраса, выходившая на аэродром. На белом ангаре была надпись на французском языке: «Ver de nouvcan rivage don le nuit eternille (К новым берегам вечной ночи)». Прохоров приезжал на аэродром с красивейшими девушками, летал с ними на своём «Моране-Ж» и при посадке неизменно ставил самолёт «на попа»

или, как в этом случае выражались, делал «свечу». Очевидно, он очень мало тренировался. Фабрика и ангар после революции перешли в наше народное хозяйство, а сам Прохоров ещё долгое время посещал аэродром. Позже его можно было встретить на липовой аллее Ленинградского шоссе, откуда он смотрел полёты. Там он меня однажды и встретил.

Прошло немного времени после испытаний Ю-21. В.Н.Филиппов «обворожил» Н.Н.Поликарпова и тот предложил ему испытания нового самолёта - двухместного истребителя (*имеется в виду самолёт 2И-Н1 (ДИ-1).*). На мерном километре на высоте 50 метров при измерении максимальной скорости сорвало полотно (*точнее - фанеру.*) с крыльев самолёта. В.Н.Филиппов и хронометражист (*В.Е.Михайлов.*) погибли (*31 марта 1926 года.*). Дело в том, что до этого случая расчёты конструкторов никто не проверял. После этой же катастрофы было издано специальное правительственное постановление, обязывающее всех конструкторов проходить проверку расчётов самолёта в ЦАГИ.

Только А.Н.Туполев, мудро предвидя роль науки в определении надёжности самолёта, организовал своё конструкторское бюро на базе ЦАГИ, из-за чего его самолёты выгодно отличались от других своей надёжностью. АНТ - это самая надёжная фирма, особенно в то время, самая солидная и передовая. Я горжусь тем, что был у Андрея Николаевича Туполева шеф-пилотом, начиная с 1930-х годов, а до этого испытывал много его самолётов в НОА.

В 1924 году на заводе №1 (бывший завод «Дукс») начал серийно строиться самолёт Р-1 с мотором М-5. Самолёт и мотор были целиком сделаны из наших материалов. Мотор М-5 в то время начал выпускать бывший Обуховский завод в Ленинграде.

ПЕРЕЛЁТ МОСКВА-ПЕКИН-ТОКИО

Наступил 1925 год - год, памятный для меня. Была ранняя весна. Стоял чудный ясный солнечный день. Я собирался уходить с аэродрома после полётов, когда меня остановил Райвичер - начальник Центрального аэродрома. Улыбаясь, он подошёл ко мне и сказал:

- Ну, поздравляю! Здорово, здорово!
- Что такое, в чём дело? С чем поздравляете?
- Как, Вы ещё не знаете? (Райвичер, между прочим, имел свойство узнавать всё раньше всех.) Вы же назначены в перелёт в Китай.

Я буквально задохнулся от необычайного, захлестнувшего меня, чувства, которое мы называем счастьем. Помню как сейчас, после этой встречи я вышел с аэродрома, перешёл Ленинградское шоссе, перешагнул через мутный ручеёк, «гонимый вешними лучами»... Всё

кругом утопало и сверкало в весеннем ярком солнце. Я совершенно не чувствовал земли под ногами. Войдя, наконец, в служебное помещение НОА в Петровском парке, я официально был оповещён о состоявшемся назначении. Теперь я думаю, что мои полёты, описанные выше, очевидно сыграли для этого определённо положительную и решающую роль.

Предстоящему полёту придавалось большое политическое значение, о чём говорит его дальнейшее широчайшее освещение в печати. Для обеспечения разносторонности информации с нами летели, кроме специалистов, журналисты, писатели, кинооператоры. Мы должны были продемонстрировать многонациональному советскому народу и всему миру, что имеем теперь свою авиационную промышленность и технику, умеем на ней летать, и что настала пора показать её за рубежом. Китай был избран как наш самый ближайший и перспективный друг.

Началась подготовка. Шесть лётчиков выслушали задание на соответствующем заседании. Каждый лётчик назвал своего бортмеханика. Были названы самолёты и указано, кто на каком полетит. Начальником экспедиции был назначен И.П.Шмидт (*Шмидт Исай Павлович (1896-1975) - в то время - комиссар военно-учебных заведений ВВС.*) - мужчина высокого роста, немного косоватый, с огромного каштанового цвета бородой, еврей по национальности. Он небрежно носил кепку и серый костюм. Воротник его рубахи был всегда расстёгнут, а если он снимал пиджак, то засучивал рукава рубашки по локоть. Видимо, он умышленно кому-то подражал... Он не был авиационным специалистом, а был агитатором и пропагандистом, как по профессии, так и по своей натуре. Борода Шмидта стала среди лётчиков и механиков «притчей во языцах». Из неё он получил прозвище «Борода». Вскоре кто-то узнал, что по-китайски борода - «тахуза», и с этого момента среди членов экспедиции к нему приклеилось прозвище «Тахуза». Относились все к нему неплохо, но между собой подсмеивались. Таков уж русский человек: доброе сердце, но злой язык. Да и специалисты всегда любят подтрунивать над людьми, несведущими в их специальности.

Старшим помощником И.П.Шмидта по лётной организации был назначен М.А.Волковойнов (Волковойнов Михаил Александрович (1894-1933) - участник 1-й мировой и гражданской войн, лётчик-испытатель.).

Это была эра, когда в отечественной авиации не было парашютов, никто ещё у нас не летал по компасу. Эта проблема аэронавигации с применением компаса практически ещё не осуществлялась. Были лишь отдельные попытки. Вся экспедиция на шести самолётах летела, ориентируясь только по картам.

Один самолёт был наш - АК-1 конструкции В.Л.Александрова и В.В.Калинина. Три самолёта были нашего производства - два самолёта Р-1 и один самолёт Р-2. Два самолёта - пассажирские Ю-13 - были

иностранными, их использовали для сравнения с нашими и для перевозки корреспондентов. Эти «Юнкерсы» пилотировали: лётчики Иван Климентьевич (Климыч) Поляков, старый вывозной (на «Фарманах-IV») инструктор Московской школы, и Кеша Найдёнов, в своё время бывший известным конькобежцем (*Никита Иванович Найдёнов (1892-?) был даже чемпионом России по конькобежному спорту.*). На АК-1 летел А.И.Томашевский (*Томашевский Аполлинарий Иванович (1890-1926) - участник 1-й мировой и гражданской войн, лётчик-испытатель.*), человек-богема, но сильный духом и решительный. На Р-2 летел обаятельный, скромный, молчаливый, красивый и храбрый А.Н.Екатов (*Екатов Аркадий Никифорович (1897-1941) - участник 1-й мировой и гражданской войн, лётчик-испытатель, погиб при испытаниях самолёта МиГ-3.*). На одном Р-1 летел Миша Волковойнов, предварительно зарекомендовавший себя в дальних полётах по стране как опытный лётчик и хороший организатор-командир. С ним был механик В.П.Кузнецов. На втором Р-1 летел я с механиком Е.В.Родзевичем. Писателей, журналистов, кинооператоров летело не меньше, чем лётчиков и механиков, вместе взятых: они не умещались в «Юнкерсах» и некоторые из них летели вторым пассажиром (*помимо бортмеханика.*) на Р-1 и АК-1.

Ко мне в самолёт подсаживалась Зинаида Рихтер - мятущаяся душа. После потери мужа она, казалось, специально выискивала рискованные и труднейшие мероприятия. После полёта она написала книгу о нашей экспедиции (*Книга называлась «7000 км по воздуху».*). Помню, обо мне она писала, как о первом среди равных.

Летел с нами и ленинградец Лебедев (*корреспондент газеты «Ленинградская правда».*). Описывая меня, он «бухнул»: «Редкой красоты мужчина». Некоторые мои приятели поддразнивали меня после этого.

Словом, писали все, и так, как пишут о героях.

Летел с нами и Шнейдеров (*Шнейдеров Владимир Адольфович (1900-1973) - впоследствии - народный артист России; снял о перелёте фильм «Великий перелёт».*) - кинооператор и режиссёр, тот самый, которого ещё так недавно мы часто видели в телепередачах как организатора и ведущего «Клуба кинопутешествий».

Увы, все, кроме меня, кто участвовал в перелёте, уже закончили свой путь на этом свете - и лётчики, и механики, и писатели... Лишь в архивах осталось много интересных снимков и кадров.

Старт был дан 10 июня 1925 года. Мы летели этапами по 500-750 километров, останавливаясь на несколько дней в наиболее крупных городах Европейской части СССР, Сибири, Монголии. В Китае, в местечке Ляотань, мы долго ждали разрешения на полёт в Пекин (насколько я помню, около двух недель) (*М.М.Громов ошибается - ожидание длилось четыре дня.*).

Первый этап - путь на Казань. У нас был установлен определённый порядок вылета и договорённость о взаимной выручке. М.А.Волковойнов и я летели на однотипных самолётах парой и вылетали последними, чтобы в случае вынужденной посадки кого-либо можно было оказать помощь или, в крайнем случае, хотя бы определить место посадки. Два «Юнкерса» тоже летели вместе, как однотипные самолёты. А.И.Томашевский на АК-1 и А.Н.Екатов на Р-2 летели в одиночестве, так как их самолёты имели другие, отличные от наших, скорости. Они всегда вылетали первыми. Были утверждены условные сигналы ракетами в случае вынужденной посадки: «Нужна техпомощь» - одна зелёная ракета, «Посадка возможна» - две зелёные ракеты, если посадка опасна - одна красная ракета и т.д.

В Казань все прибыли благополучно. Встреча в городе была чрезвычайно многолюдной и торжественной. Этому способствовало предварительное широкое освещение перелёта в печати. Как и на всех других остановках, на следующий день после прилёта - митинг на аэродроме с участием всей экспедиции. Шмидт выступал первым, он был в этой роли на высоте. Его агитаторские и пропагандистские способности воспринимались с большим удовлетворением и вознаграждались дружными аплодисментами.

На аэродром стекалось колоссальное количество народа. Особенно трогательным было присутствие крестьян. Некоторым из них приходилось идти 20-30 километров, чтобы только взглянуть на самолёты и лётчиков. Особенно таким вниманием к нам отличались сибиряки.

На следующий день мы полетели в Сарапул. На этом перегоне у Волковойнова произошла вынужденная посадка из-за какой-то незначительной технической неполадки (*лопнул маслопровод.*). Он дал мне знать ракетой, что в помощи не нуждается, и вскоре прилетел в Сарапул.

Не так-то просто было выбирать подходящие площадки и садиться против ветра. В полёте лётчики, умудрённые опытом, уже заранее определяли направление ветра над землёй. У всех нас опыт и практика в этой части были на высоте. Какой контраст с современной авиацией! Теперь никто и не думает о возможности вынужденной посадки. Самолёты надёжно несут сотни пассажиров в любую погоду, иногда не видя земли, и приборы точно приводят самолёт в заданный пункт. Связь с землёй в любой момент надёжно обеспечивается.

Пробыв в Сарапуле три дня, мы тронулись дальше через Урал, и должны были приземлиться уже в Кургане. На этом перегоне у меня была вынужденная посадка: за Уралом, недалеко от Шадринска, не сработал добавочный бензобак. Как выяснилось позже, «задрался» дюрит (резиновая соединительная трубка) в месте стыковки двух бензотрубок.

Я дал Волковойнову сигнал «Нуждаюсь в техпомощи» и, вместе с Родзевичем, моментально выложил посадочное «Т». Он приземлился и отлил мне часть своего бензина, чтобы долго не разбираться в причинах отказа. Наши механики работали быстро и отлично. Дальше всё шло благополучно.

Это были два замечательных техника, с «золотыми» руками, и смекалкой в голове. У Волковойнова - Василий Петрович Кузнецов, а у меня - Женя Родзевич. Они невольно подружились за время нашего перелёта, хотя были совершенно разными по характеру и по внешнему облику.

Василий Петрович был настоящим русским самородком. Говорил мало. Но уж если «влеплял» слово, то так метко и так остроумно, что приставало оно навеки. Он был небольшого роста, невзрачный, простой, ничем не выделявшийся на вид, но примерный труженик.

Женя же был красивым парнем высокого роста, необычайно сметливым в работе, с неисчерпаемой энергией, абсолютно неутомимым.

* * *

В Новониколаевске (*ныне - город Новосибирск.*) мы задержались на пять дней (*с 16 по 21 июня 1925 года.*). За это время мы успели побывать в кино, в театре... Но каждый день с утра кипела работа по подготовке самолётов к следующему полёту.

Однажды утром, приехав на аэродром, я, к своему удивлению, не обнаружил своего Жени. Оказалось, вечером он провожал домой одну новосибирскую балерину. Проводы, видимо, затянулись... Он был достоин снисхождения, ибо рыцарские чувства я считал необходимым поощрять. Шмидт об этом не узнал и, возможно, к лучшему...

Теперь надо было лететь до Красноярска над сплошной тайгой, которая начиналась за железнодорожной станцией Тайга (*ныне - город в Кемеровской области.*). Это расстояние - предельное для наших самолётов. До Красноярска мы с Волковойновым и два Ю-13 долетели благополучно. День был отличный. Некоторым затруднением для нас был дым от горевшей местами тайги. Немногие ориентиры, в виде рек и железной дороги, лишь временами были видны в густом дыму. Тайга выглядела беспредельным лесным ковром, и о вынужденной посадке не могло быть и речи. Впервые мы увидели, насколько хватало глаз, сплошной массив леса - это было необычайное зрелище.

Пролетев Красноярск, мы не увидели Екатова и Томашевского, вылетевших из Новониколаевска первыми. Их долго не было. Это нас всех очень взволновало. Запросили по телеграфу все железнодорожные станции, но признаков, обнаруживающих наших

лётчиков, не было. Собрались на совещание. Решили, что если часа через 3-4 не будет никаких сообщений, нужно организовывать поиски с воздуха. Все начали готовить самолёты.

Однако вскоре пришла радостная весть: Екатов сел на «вынужденную» недалеко от станции Тайга на, очевидно, единственную после новосибирских степей площадку, пригодную для совершения посадки.

У него что-то случилось с системой охлаждения двигателей. В этот же день он нас догнал.

Позже появился и Томашевский. Его «обманул» компас: механик недалеко от компаса поставил железный бидон, а Томашевский этого не заметил. Причина была выяснена лишь тогда, когда была обнаружена потеря ориентировки. Восстановить её удалось только после того, как они совершили вынужденную посадку и опросили местных жителей. Хорошо, что это случилось до начала тайги (*в районе города Мариинска Кемеровской области.*).

В Красноярске аэродром находился за Енисеем; река в это время была в разливе. Мутная вода Енисея текла с необычайной быстротой.

На следующий день после прилёта, желая попасть на аэродром, Волковойнов, Екатов, Кузнецов, Родзевич и я сели в моторную лодку. Капитан этой лодки доставил нас только до середины бурной реки, после чего мотор этого «корабля» остановился. Выяснилось, что магнето вышло из строя. Вёсел в лодке не оказалось. Зато у кого-то нашёлся плащ. Мы развернули его, соорудив нечто вроде паруса. Ветер понемногу направлял нас к берегу, на котором был расположен аэродром. Все мы по очереди кричали, взывая о помощи. Никто долго не отзывался. Мы уже миновали аэродром, проплыли ещё с километр, и нас начало прибивать к берегу, заросшему кустарником. Мы пробовали схватиться за поросли, но течение было настолько сильным, что прутья обжигали руки, а удержать лодку мы не могли. Кроме того, она так сильно кренилась в те мгновения, когда мы хватались за прутья, что можно было её легко опрокинуть. Наконец мы увидели помощь - другую лодку. Мужчина и женщина гребли, что было сил, догоняя нас по течению. Они нас всё же настигли и кинули верёвку, за которую мы укрепили нашу лодку. И когда два гребца начали грести против течения, то скорость нашей лодки сократилась, и мы смогли пришвартоваться к берегу. Километра три мы бегом бежали до аэродрома. Усталые, но весёлые, мы, как всегда, острили и смеялись, избегнув опасности, а на другой день уже забыли об этом происшествии - новые впечатления поглотили старые события.

Дня через три (*23 июня 1925 года.*), после обычных многолюдных митингов, мы вылетели в Нижнеудинск. При посадке в этом городе было выложено посадочное «Т». Все благополучно приземлились, но с Екатовым произошло то, что называется «ум зашёл за разум»: он приземлился по ветру (против выложенного «Т»). Когда мы его

спросили, почему он применил такой «метод», он, пожав плечами, ответил: «Не знаю». Всё хорошо, что хорошо кончается, аэродрома хватило, и его самолёт остановился у самой границы.

Совершенно такой же случай произошёл с Волковойновым в Иркутске. Он садился первым, а за ним должен был садиться я. Наблюдая в воздухе за посадкой Волковойнова, я заметил какую-то несуразицу: «Т» выложено, как и подобает, с того края аэродрома, откуда нужно производить посадку, а Михаил Александрович заходит с противоположной стороны и катится через весь аэродром. Моторная часть его самолёта была над канавой, а шасси остановились у её края. Ему повезло в том смысле, что самолёт остался цел, но объяснить причину своего столь странного поведения он не мог.

По прилёте в Иркутск (24 июня 1925 года.) приём, как и везде, был торжественным. Выступлений было много... Остановка снова была продолжительной - восемь дней. Незабываемое впечатление произвела на нас Ангара своей удивительно прозрачной, холодной водой и быстрым течением.

Дальше предстояло преодолеть трудный (по тем временам) участок - перелететь озеро Байкал с окружающими его горами. По сложности эти препятствия ничего особенного не представляли. Но то, что человек совершает впервые, ему и, тем более, окружающим это кажется необыкновенным. В нашем положении всё было ясно, кроме одного - погоды. Метеообслуживание тогда, да ещё в таких краях, было на недостаточной высоте. Там, где проходили железные дороги, и существовала прямая связь, удавалось узнать обывательскую оценку погоды в момент разговора по телеграфу или даже по телефону. Например: «ясно» или «идёт дождь». Но высоту облаков, если таковые были, узнать было невозможно, и верить сообщениям было нельзя. В таких случаях принималась формула: «Солнышка нет - значит, облака закрывают всё небо».

При перелёте из Иркутска в Улан-Батор погода была очень плохой, поэтому на этом этапе было много происшествий. Никто из вылетевших из Иркутска не прилетел в Улан-Батор в тот же день: погода заставила всех вынужденно садиться по дороге, и всех - по-разному. Происходило это так.

Было решено, что А.Н.Екатов и А.И.Томашевский взлетают одновременно. Затем летят два «Юнкерса» под управлением И.К.Полякова и Н.И.Найдёнова. И после - М.А.Волковойнов и я. Облачность при вылете была сплошной, высокой и слоистой. И на этом фоне шли низкие разорванные облака в несколько слоёв. Всё говорило о наличии циклона и сложных условий для перелёта через горы. Однако было принято решение вылетать, и перелёт продолжился.

Как только мы вылетели с аэродрома (1 июля 1925 года.) и полетели на высоте 500-600 метров, под нами поплыли рваные облака. Мы

иногда задевали и второй слой облачности, простирающийся над нами. Так мы с Волковойновым долетели до Байкала.

Другая сторона озера была закрыта сплошной стеной облачности, горы проглядывали только снизу. Перелететь их было невозможно. Над самым озером, как это обычно бывает, рваных облаков не было. Мы догадались, что пробиться можно по реке Селенге, т.е. по ущелью её русла сначала долететь до Верхнеудинска (*ныне - город Улан-Удэ.*), а там видно будет, что делать дальше. Это было рискованное решение, но возвращаться не хотелось.

Ущелье, по которому извивалась река Селенга, становилось всё уже. Прижатые облачностью, мы уже не могли развернуться и лететь назад. В довершении всех бед, ещё ухудшилась видимость из-за дождя. Лавируя между скалами над водой на высоте от 50 до 100 метров, мы долетели до Верхнеудинска, благополучно сели на предельно маленьком аэродроме и дали знать о себе по телефону в Иркутск.

Через несколько дней погода над нами улучшилась, и мы полетели прямо на Улан-Батор (*4 июля 1925 года.*). Везде по пути нашего следования погода была отличная. Пролетая над пограничным городом Усть-Кяхта (*ныне - город Кяхта в Бурятии.*), мы заметили на аэродроме стоящие Ю-13. С земли нам дали сигнал ракетой, означавший, что помощь не нужна, и мы можем следовать дальше. Мы благополучно долетели до Улан-Батора.

На аэродроме был всего один самолёт - Р-2. Вскоре прилетели «Юнкерсы». Но А.И.Томашевского на АК-1 всё не было. Один из Ю-13 вылетел на разведку, но вернулся ни с чем. Начали готовить местные экспедиции к наземным поискам. Но днём мы были несказанно обрадованы шумом мотора: Томашевский, наконец, прилетел.

Оказалось, Екатов и Томашевский, вылетевшие раньше всех, успели ещё перетянуть через открытые от облаков горы за озером Байкал, но дальше вынуждены были сесть, потеряв друг друга. Оба они благополучно совершили вынужденные посадки среди холмистой местности.

Лил дождь. А.Н.Екатов с механиком (*Ф.П.Маликовым.*) спрятались под крыло самолёта и ели то, что было взято с собой. К вечеру дождь прошёл, но лететь дальше было поздно. Екатов - охотник - взял ружьё и пошёл бродить в поисках ночлега, оставив у самолёта своего механика. По дороге он чуть было не подстрелил журавля, но промазал. И надо сказать, на своё счастье... Как выяснилось позже, птица эта считается там священной и убивать её нельзя - за это его самого могли убить. Екатов нашёл одну монгольскую юрту, километрах в четырёх от самолёта. Хозяева не понимали пришельца, а он - их. Знаками они давали ему понять, чтобы он присел и угощался. Но люди были такие грязные, что он при всём желании не мог воспользоваться их любезностью, тем более все ели руками из общей миски. Ночевать он тоже не остался. Вернувшись к самолёту, они с механиком заночевали

кое-как под крылом. Утром, невыспавшиеся и проголодавшиеся, они долго мучались с запуском мотора и из-за этого так задержались с прилётом в Улан-Батор (*В Улан-Батор А.Н.Екатов прилетел 2 июля 1925 года.*). У Томашевского с ночлегом было несколько легче, так как самолёт был пассажирским, и ночевать в нём было не так холодно. (*А.И.Томашевский сел на «вынужденную», как и А.Н.Екатов, 1 июля 1925 года, после чего на лошади добрался до ближайшего телеграфа и сообщил о поломке бензиновой помпы на АК-1. После её починки и подвоза бензина на машине, он прилетел в Улан-Батор днём 4 июля 1925 года.*)

* * *

Несколько дней (*с 4 по 8 июля 1925 года.*) мы знакомились с достопримечательностями Улан-Батора и его окрестностей, а также с бытом монголов. В то время - в 1925 году - был один каменный двухэтажный дом - Дом правительства, в котором местные власти и принимали торжественно нашу экспедицию. Ещё один «большой» двухэтажный деревянный дом был гостиницей. В ней мы и остановились. А остальной город представлял собой полурассыпавшиеся маленькие деревянные домики, вперемешку с юртами. Дороги были только грунтовые.

Монголы все одевались одинаково - в какие-то халаты. Законных жён можно было отличить от всех остальных женщин по причёске в виде плоских волосяных рогов.

Во всём городе мы видели только одну уборную, наподобие будочки. Ею никто ещё не привык пользоваться. Мы были свидетелями того, как мужчина и женщина, никого не стесняясь, присели вместе за естественной надобностью на одной их широких улиц при выезде из города.

Создавалось впечатление, что народ находится почти в первобытном состоянии. Простота нравов и обычаев была весьма своеобразной и необычной для нас.

В то время среди монголов был очень распространён религиозный культ. Хорошо жилось только духовным лицам. Первый сын всегда должен был стать священнослужителем, каждый из которых ставил какое-то небольшое сооружение, вроде тумбочки с прорезью, куда бедные люди опускали монеты для спасения своей души. Получали ли спасение их души в загробном мире - выяснить невозможно, а священнослужители в этом мире - благоденствовали.

В трёхэтажном здании (специальном капище) стояло их божество - чудище, напоминавшее безобразного человека. На первый этаж этого причудливого здания могли заходить все желающие, там можно было

узреть только ноги божества. На второй этаж допускались особы избранные - там можно было видеть туловище. А на третий этаж могли входить только священнослужители - там можно было видеть лицо божества. Нам была предоставлена возможность обозреть это божество со всех этажей, чтобы представить себе уровень духовной культуры народа и его изобретательных духовных покровителей. Божество было сделано человеческими руками из кусков разных материалов громадной величины. Оно было вечно неподвижным, как и подобает быть статуе. Однако монгольские священнослужители сумели внушить верующим, что эта статуя обладает необыкновенным духовным могуществом и способна совершить всё, что угодно. Чего, весьма вероятно, никто никогда не видел. Остроты товарищей, посещавших это капище, были весьма неуместны, а трудно сдерживаемые улыбки и смех приходилось превращать в кашель. «Богохульниками» были, конечно, в первую очередь А.И.Томашевский, М.А.Волковойнов и В.П.Кузнецов.

Среди народа свирепствовал сифилис. Больных монголов навещали священнослужители. Если они предсказывали больному смерть, то человека иногда живым уносили за город и оставляли в поле, так как покойников не хоронили - их съедали собаки. Мы видели одну 12-летнюю девочку, которую приговорили к смерти и отнесли в поле, но собаки её почему-то не съели, а через несколько дней она вернулась домой.

Эти совершенно новые впечатления от общения с незнакомыми людьми в их стране были совершенно нелишни и необходимы для нас перед пребыванием в Китае.

* * *

Из Улан-Батора мы должны были перелететь через пустыню Гоби (или Шамо) и приземлиться в Китае, в местечке Ляотань. Но сразу такое расстояние мы пролететь не могли (в то время) и должны были сесть среди пустыни. Туда был предварительно отправлен караван верблюдов, так как автомашины здесь проходили редко. Через пустыню тянулись телеграфные столбы, служившие нам единственным ориентиром в полёте. В середине пустыни, около нескольких фанз (*фанза - китайское каркасное саманное или каменное жилище.*) и разбросанных бочек с бензином и маслом, а также ящиков с различными продуктами, была единственная площадка - аэродром, заранее выбранный посланным туда специалистом.

Прилетели все благополучно, кроме А.И.Томашевского. Вылетевшие после него обнаружили в 150 километрах от нашей остановки в пустыне его самолёт, лежавший вверх колёсами. Вечером был

снаряжён единственный автомобиль с несколькими рабочими-китайцами и провиантом. Утром с вернувшимся автомобилем мы получили записку от А.И.Томашевского: «Летите дальше! За меня не беспокойтесь, я смогу починить самолёт и прилечу через несколько дней. Мне нужен клей, полотно и продукты». Все знали упорство и волю Аполлинария Ивановича, даже И.П.Шмидт не стал изменять его решение.

Мы вылетели в Ляотань, что на границе Китая (*9 июля 1925 года.*). В конце пути начала появляться зелень, телеграфные столбы стали расходиться, появилось несколько дорог, и мы с М.А.Волковойновым сбились с правильного пути. Хорошо, что это случилось в самом конце полёта. Мы долетели до ровного плато, которое резко обрывалось. Внизу была пропасть, а вдалеке виднелись горы. Это выглядело необычайно своеобразно. Можно было бы назвать это необычайное природное явление «концом света». При ярком освещении тёмная пропасть и зигзагообразный горизонт за нею являли собой что-то таинственное, зловещее, никогда до того не виданное. Мы решили, не теряя времени, сесть. Приземлились с тайной надеждой узнать у местных жителей, что это за местность.

Не успели мы вылезти из самолётов, как увидели в 4-5 километрах от нас приземляющиеся «Юнкеры». Любопытные полуголые китайцы - мужчины и женщины с изуродованными ногами и с детьми на руках - окружили нас. Ребята до десяти лет в Китае в то время бегали совсем голые. Мы были в затруднительном положении: наши махания руками, которые означали просьбу разойтись, чтобы взлететь и улететь, не помогали. Отчаявшись, мы решили запустить моторы. Это решило успех предприятия: шум и движение самолётов заставили собравшихся разбежаться. Мы поднялись в воздух и присоединились к экспедиции.

Здесь (в Ляотане) мы снова были огорчены неожиданным несчастьем: Иван Климыч Поляков при посадке зацепил вал канавы (*по другим сведениям - зацепился за забор.*) на подходе к аэродрому и, сломав шасси, сел на фюзеляж. Мы утешали бедного «старика» (он был старше всех нас) (*1884 года рождения.*), как могли. Действительно, обидно - оставался один этап, последний, и затем - торжественный влёт в столицу Китая - Пекин, всеми желанный, самый приятный конец всех приключений. Но починить его самолёт не удалось, и И.К.Поляков пересел в самолёт Н.И.Найдёнова.

В Ляотане мы долго ждали разрешения на полёт в Пекин (*с 9 по 13 июля 1925 года.*). В эти дни мы решили побывать в ближайшем китайском городе Калгане (*ныне - город Чжанцзякоу, на севере Китая.*). При въезде в город мы увидели ошеломившую нас картину: тощий до последней степени китаец (казалось, можно было видеть и изучать его скелет) бегом вёз упитанного англичанина в пробковом шлеме. Когда китаец остановился и опустил оглобли, англичанин вышел и бросил ему на землю какую-то монету. Мы смотрели на эту картину,

остолбеневшие от удивления. Отвратительное впечатление и мерзость, которые мы чувствовали, очевидно, не доходили ранее до нашего сознания так глубоко, когда мы только читали об этом, как теперь, когда увидели всё это наяву.

Осмотрев достопримечательности города, мы остановились в небольшой гостинице. Отдохнули и приступили к исследованиям самого интересного. Подозвав рикш, мы с Екатовым дали им по доллару и попросили дать нам ненадолго их коляски. Они вытаращили на нас глаза от удивления и восторга. (Мы только потом узнали, что данная нами сумма была для них баснословной). Я сел в коляску, Екатов впрягся в оглобли и покатил меня по улице. Пробежав метров сто, он хотел повернуть назад, но при повороте не опустил оглобли, а наоборот, поднял их выше, согнув локти. Оглобли сломались, а я, сделав заднее сальто, оказался на четвереньках позади сломанной коляски. Мы оба были в ужасе и заплатили рикше такую сумму, что наш переводчик стал бранить нас чуть ли не последними словами. Это произошло в обед. А к вечеру мы были вынуждены буквально удирать из города, так как у гостиницы уже стояли в ожидании нас толпы рикш, желавших предложить свои услуги. Мы сели в автомобиль на заднем дворе и унеслись, сопровождаемые криками.

Через неделю (*М.М.Громов ошибается - разрешение было получено через четыре дня.*) мы получили разрешение и вылетели, наконец, в Пекин. Нас встретило всё наше посольство с Л.М.Караханом во главе и главные представители столицы. Счастливые и улыбающиеся, засыпанные цветами, мы тронулись в гостиницу. Вскоре мы были награждены китайскими орденами, которые были вручены нам в торжественной обстановке. Наш перелёт длился 34 дня.

(*А.И.Томашевский, починив самолёт, прилетел в Пекин 17 июля 1925 года.*)

Пока мы совершали свой демонстрационный агитперелёт, темпераментные французы решили, очевидно, показать нам, с какой скоростью нужно совершать перелёты на такие расстояния. Лётчик Аррашар совершил рейд по европейским столицам такой же дальности, какая была и у нас, но за три дня (*Л.Аррашар 10-12 августа 1925 года совершил перелёт Париж-Белград-Стамбул-Бухарест-Москва-Париж, преодолев 7400 км.*). Мы все накинулись на И.П.Шмидта, укоряя его за большую продолжительность нашей экспедиции. Мы были, конечно, не правы, но поклялись сами себе, что сможем показать результат не хуже, чем у француза.

За этим известием пришло и другое: М.А.Волковойнов и я должны были нанести авиавизит в столицу Японии - Токио. Дело было в том, что в то же лето 1925 года японцы должны были прилететь к нам в Москву (*два японских лётчика прилетели в Москву 23 августа 1925 года.*).

В Пекине нам пришлось поменять моторы. Они выработали свой ресурс и, к великой гордости нашей страны, авиапромышленности и

Обуховского завода, «без сучка и задоринки». Замена моторов заняла месяц, так как новые моторы прибыли в Пекин только через три недели после нашего прилёта.

* * *

Времени свободного было много. Ранним утром я поднимался на крышу отеля, в котором мы остановились, для утренней гимнастики. Меня иногда сопровождал А.Н.Екатов и фотографировал. (В семейном альбоме Екатовых сохранились интересные фотографии той поры). Затем, после завтрака, мы разбивались на небольшие группы по два-три человека. За нами любезно заходили свободные от дел люди из нашего посольства (конечно, большей частью - женский персонал), знающие китайский язык, и мы отправлялись осматривать достопримечательности. Посещали мы и магазины, базары, просто знакомились с городом.

За этот месяц мы ознакомились со всеми достопримечательностями Пекина и его окрестностей, вплоть до настоящего национального обеда из 42 блюд. По традиции мы должны были отведать каждое блюдо. Первое состояло из фруктов, толстых крупных, с белым мясом, червяков, лягушачьих лапок и прочей снеди. Большинство блюд было в виде бульонов с чем-нибудь. И когда поднялась крышка сосуда, в котором было очередное блюдо, мы сразу поняли, почему во всём Китае распространён какой-то специфический запах. Он нам не нравился, но китайцы утверждали, что этот запах чудесен, а вот запах, например, духов, которыми пахнут русские и иностранные женщины, отвратителен. Глаза осьминога, ласточкины гнёзда, какая-то посиневшая и пахнущая разложением рыба сменяли друг друга, казалось, без конца. Охотнее всего мы отозвались на предложенную чашку ароматного зелёного чая. После этого непривычного обеда на большом официальном приёме некоторые из нас заболели.

В центре Пекина тогда было несколько крупных, европейского типа, зданий, в которых преимущественно помещались английские магазины и фирмы, встречались также французские и немецкие. В этих магазинах можно было купить всё, что требовалось европейцу.

Главным транспортом в городе были рикши. Они были одеты только в трусики (так как стояло невероятная жара при большой влажности воздуха), но в специальной европейской зоне они были обязаны надевать синюю рубашу. Один день в Пекине шёл дождь. Мы были поражены непередаваемым зрелищем, когда начался тропический ливень. Казалось, вода лилась не струями, а сплошным потоком (действительно, как говорят, «как из ушата»).

На базаре стоял оглушительный шум. Каждый продавец, чтобы привлечь внимание покупателя, стучал металлическими чашечками одна о другую. Одновременно он что-то выкрикивал, по-видимому, расхваливая и предлагая свой товар. При входе висело несколько клеточек с цикадами, которые оглушительно трещали.

Начиная с рикш, в городе были почти одни очень худые люди. Полными были лишь мандарины, купцы и повара. Как правило, у всех китайцев были гнилые коричневые зубы с детства. Запах везде был чрезвычайно специфичен и неприятен для европейцев: он порождался варёным луком, которым, в основном, и питались китайцы.

Однажды вечером мы собрались в театр. Чтобы попасть в него, нужно было неизбежно проехать по улицам, сплошь «украшенным» жёлтыми фонарями, т.е. мимо домов терпимости. Китайский театр состоял из сцены и зрительного зала, в котором были расставлены столики, как в ресторане. Люди пили от жары разные напитки и курили. Выступления артистов сопровождалось пением под аккомпанемент незнакомых нам инструментов. Из театра мы вернулись, наполненные совершенно необычными и новыми впечатлениями. На этом наше знакомство с Пекином закончилось.

* * *

Когда из Москвы прибыли моторы, мы вчетвером - М.А.Волковойнов, В.П.Кузнецов, Е.В.Родзевич и я - стали каждый день ездить на аэродром. Нам предстояло лететь в Японию через Корею и Японское море. Главной моей заботой было впервые в жизни решить задачу полёта по компасу. Если погода будет хорошей, то условия полёта будут значительно облегчены. Но если метеоусловия будут плохими (а нужно рассчитывать и на это), то без компаса лететь было совсем нельзя.

После того, как новый мотор был установлен на самолёт и уже опробован в воздухе, я решил проверить свои замыслы в воздухе. Из Пекина точно на восток, примерно на 30 километров тянулась прямая, натянутая как нитка, железная дорога. Я полетел вдоль этой железной дороги, наблюдая за компасом, сверяя его показания с направлением дороги. Моей радости не было границ - компас работал устойчиво. Сделав несколько отклонений от курса, я убедился в том, что компас будет впредь моим главным штурманом и помощником.

Мы с М.А.Волковойновым решили долететь из Пекина до Токио за три дня. Я должен был лететь в качестве ведущего. Это означало, что мне предстояло везде взлетать и садиться первым.

На 30 августа 1925 года, наконец, был назначен отлёт. Стояла летняя солнечная погода. Первая посадка должна была произойти в

Мукдене (*ныне - город Шэньян, на северо-востоке Китая.*). Этот первый этап был предельным по дальности для наших самолётов - 900 километров. Поднявшись на высоту полторы тысячи метров, мы, наконец, почувствовали, что дышать стало легче. Влажность воздуха в Китае обычно составляет 90% и для дыхания он тяжёл, как в бане. Особенно неприятно было надевать на себя сырое бельё.

В начале пути, до самых берегов океана, внизу были сплошные посевы риса и гаоляна (*гаолян - травянистое злаковое растение.*). И то, и другое растёт в воде. В случае необходимости вынужденной посадки сесть благополучно было бы совершенно невозможно.

Когда мы летели уже вдоль берега океана, М.А.Волковойнов вдруг начал снижаться. Я стал делать над ним круги. Сел он благополучно на берегу реки и дал мне сигнал, что помощь ему не нужна. Не помню по каким причинам, но на его самолёте «забрасывало» маслом свечи. Мотор стал работать неравномерно и поэтому они совершили эту вынужденную посадку. Я полетел дальше в Мукден. Увы, план трёхдневного перелёта срывался, так как Волковойнов прилетел в Мукден во второй половине дня и лететь дальше в Сеул было поздно.

В Сеул мы вылетели только на следующий день. Японский аэродром (в то время Корея была оккупирована Японией) произвёл на нас хорошее впечатление своей организованностью. Когда мы приземлились, к нам навстречу уже бежали (причём в ногу) - к каждому самолёту - по два солдата. Подрулив в их сопровождении к ангарам, мы сошли с самолётов и были торжественно встречены офицерами и их семьями. Маленькие девочки по японским обычаям и традициям первыми преподнесли нам цветы. Затем женщины подарили нам памятные жетоны на лентах. Вслед за ними нас поздравили офицеры.

Аэродром был оцеплен охраной. Мы заметили, что к аэродрому подходила специальная железнодорожная ветка для подвоза различных технических материалов и горючего, находившегося в подземном бензохранилище. Специальные помещения для хранения военного имущества и жилые помещения представляли собой образцовый военный авиационный ансамбль того времени.

Остановка в Сеуле была непродолжительной. Часа через два-три мы вылетели дальше и приземлились среди гор высотой до 1800 метров на крошечном аэродроме около местечка Тайкю, в Южной Корее. Аэродром был расположен среди гор и подходы к нему были затруднены. Плюс ко всему, он был так мал, что на пробежке я стал заворачивать самолёт в конце полосы, ибо её длины не хватало. М.А.Волковойнов садился после меня и на границе аэродрома выключил мотор. Всё сошло благополучно.

Нас встречали наши лётчики Трофимов и И.В.Михеев (*М.М.Громов ошибается - Иван Васильевич Михеев (1898-1935) в то время ещё не был лётчиком; он участвовал в перелёте Москва-Пекин в качестве механика самолёта Ю-13 «Правда».*), которые организовывали приём

наших самолётов на земле. Увы, их уже нет в живых: Трофимов умер, а И.В.Михеев погиб на «Максиме Горьком». Они прибыли в Тайкю на автомобиле, которым управлял японец. (Надо сказать, что японцы отлично владеют техникой.)

Автомобиль доставил нас в гостиницу. Там нас встретили служащие гостиницы, в основном, женщины. Они все кланялись, сгибаясь в поясе. Нас ожидало много нового, связанного с японским бытом. Мы должны были снять ботинки около входа и надеть специальные туфли. Поднявшись на закрытое крыльцо, мы сняли и туфли, так как далее разрешалось идти либо в носках, либо босиком. Кроме того, мы были обязаны снять наши лётные комбинезоны и надеть японские халаты. Когда мы с Е.В.Родзевичем надели халаты, все кругом начали смеяться. Халаты были так нам малы, что выглядели на нас, примерно, как современные мини-юбки.

Поднявшись в комнаты, мы поужинали. Нам подали омлет, который трудно было есть: всё пахло с тухлинкой, как в Китае. Внизу были бани. Трофимов и Михеев предупредили нас о простоте нравов японцев: женщины, например, в бане трут мочалкой спины мужчинам, а стеклянные двери в банную комнату ничуть не скрывают моющихся от обслуживающего персонала, который состоял исключительно из японок. Ванны в бане - глиняные, вделанные в пол. Мы быстро искупались и поскорее удрали к себе.

На ночь нам постелили матрацы на полу, а под головы положили жёсткие четырёхугольные валики для того, чтобы не испортить причёски. Когда японки удалились, мы накрыли валик чем-то мягким и, таким образом, благополучно уснули. Двери в нашу комнату не закрывались, и когда мимо проходили женщины, то они становились на колени и кланялись, улыбаясь. Нас это очень смущало.

Не успев приобщиться ко всем этим новшествам, мы на другой день вылетели дальше - через Корейский пролив в Японию. К сожалению, мы ничего не смогли узнать о погоде на пути нашего следования. Утром стояла солнечная хорошая погода, но к нашему приезду на аэродром начали появляться небольшие рваные облачка над горами: ничего хорошего эти облачка не предвещали. К моменту нашего отлёта облака стали уже густыми, кучевыми, с небольшими просветами. Взлетев, мы пробрались вверх сквозь «окна» мощных кучевых облаков и, примерно на высоте 1800 метров, взяли по компасу курс точно на восток по компасу.

Вскоре мы подошли к берегу моря. Облачность под нами была сплошной. Перед вылетом Трофимов и Михеев снабдили нас сведениями об особенностях нашего дальнейшего воздушного пути. Пролив между Кореей и Японией кишел акулами. Лететь нужно было на 100 километров севернее Цусимских островов, так как эти острова были для нас запретной зоной. В случае вынужденной посадки следовало приземляться со стороны моря в устья рек или на пляжи, так

как Япония опутана сетью электрических проводов с током высокого напряжения.

В небольшое «окно» между облаками мы простились с корейским гористым берегом и на высоте уже 2200 метров пошли курсом 90 градусов. Через пять минут под нами уже тянулась сплошная слоистая облачность, а впереди эта облачность была, как стена какого-то синесерого цвета. Ничего хорошего это не предвещало. Стало очевидным, что назад возврата тоже нет: гористая Корея была закрыта, а на её берегах аэродромов не было. Полчаса нашего полёта в облаках, впервые в жизни по компасу, показались вечностью. Вдруг сплошная облачность под нами кончилась и сквозь разрывы более низкой разорванной слоистой облачности мы увидели море серо-синего цвета, всё в сильных «барашках». По расчётам впереди уже должен был быть виден берег. Но вместо берега перед нами стояла сплошная хмурая и тёмная стена облаков. Мне стало ясно, что перелететь остров (*имеется в виду остров Хонсю.*), через горы и облака, невозможно. Нужно было попытаться обойти его кругом вдоль берега. Западная сторона острова была в почти отвесных крутых горах, без единого аэродрома. Все аэродромы, к нашему сожалению, были на другой стороне острова.

Я начал постепенно снижаться, М.А.Волковойнов в 50 метрах шёл за мной. Когда я начал снижаться, то почувствовал какие-то странные толчки в самолёте. Обернулся назад. Жени Родзевича не было видно: он зачем-то спрятался в кабину. Я взглянул на самолёт Волковойнова - он летел всего в 25 метрах от меня. Увидев мой взгляд, он поприветствовал меня, а я - его. Но его механика тоже не было видно: тот тоже почему-то нырнул в кабину. Как выяснилось позже, они оба, не сговариваясь, в момент снижения начали «на всякий случай» накачивать запасные камеры от колёс, считая их средством спасения на воде.

Мы снизились до 500 метров. Под нами и над нами была разорванная облачность. Мы летели уже 50 минут, а берега всё ещё не было. Мои щёки горели. Тревожное неприятное ощущение неопределённости и вдруг... (как часто приходится произносить это слово, когда описываешь полёты)... немного впереди слева появился маленький скалистый островок. Быстро взглянув на карту, я определил, что мы в 20 километрах от ожидаемого гористого берега и идём всего на 8 километров севернее намеченного курса - для расстояния в 200 километров, учитывая боковой ветер, это небольшое отклонение.

Настроение резко изменилось, мелькнула надежда на удачу. Стало ясно, где мы находимся. Через несколько минут в полукилометре появились горы. Я развернулся вправо, Волковойнов - за мной. Полетели в дожде вдоль берега среди рваной облачности, на высоте 200 метров. Вскоре горы стали переходить в холмы и я заметил впереди железную дорогу. Дальше лететь вдоль берега было нельзя: вновь запретная зона. Нас предупреждали, что в этой зоне нас могут

даже обстрелять. Поэтому я свернул влево и стал пробираться сквозь рваную облачность. На своё счастье вскоре я увидел просвет в облаках и, сквозь него - море. Мгновенно развернувшись, я устремился в этот просвет, чтобы выйти на восточную сторону острова, не заходя в запретную зону. Проскочил благополучно и облегчённо вздохнул в надежде, что теперь, летя над водой, дойду до ближайшего аэродрома. Родзевич прокричал мне, что не видит самолёт Волковойнова.

Как только я свернул налево вдоль восточного берега, появилось новое неприятное явление: полил тропический дождь. Мотор в дожде прибавил 100 оборотов. Видимость была не более ста метров. Ближайший аэродром в Хиросиме, о котором я знал, был ещё далеко. В одном месте на берегу океана, в устье реки, попался городок, несколько выступавший в океан. Я пролетел над ним, чуть не зацепив фабричную трубу. По улицам буквально текли реки. Далее слева потянулись отвесные скалы, рядом с которыми мы и летели над океаном на высоте метров 20-30. Дождь лил непрерывно, сверкали молнии и иногда, сквозь гул мотора, слышались раскаты грома. Но когда мы подлетели к аэродрому в Хиросиме, дождь прекратился и мы смогли удачно приземлиться. Это было очередное фатальное везение. Как только мы подрулили к палаткам, в которых укрывались самолёты, как и здесь также полил тропический дождь. Рулить было нельзя: можно было разбить винт. Вместе с самолётом мы были вкачены в палатку японцами.

Опоздай мы минут на двадцать, самолёт обязательно бы перевернулся при посадке, так как аэродром буквально залило водой. Мы с Женей походили на людей, вынутых из моря.

Нас встретили наши представители и японский полковник от местного гарнизона. Полковник поздравил нас и сказал, что в эти числа у них никто не летает из-за дурного предзнаменования. Он всё это время сидел на телефоне и получал точные сведения о нашем полёте. Но нас беспокоила судьба М.А.Волковойнова и В.П.Кузнецова. Полковник тут же сообщил нам, что их самолёт благополучно приземлился на пляже в запретной зоне. Больше пока ничего не было известно. Но мы были рады и этому.

После официальной встречи мы были доставлены в гостиницу, где переоделись в ту сухую одежду, которая сохранилась в чемодане. Затем нас доставили к какому-то высокопоставленному представителю города. Осыпанные цветами и комплиментами по поводу проявленной нами храбрости, мы вернулись на аэродром. Вода в палатке была уже на 10 сантиметров. Были вызваны сапёры, чтобы вырыть канавы и отвести воду. Хвост самолёта был поднят на специальные козелки. Мы готовили самолёт в трусах и босиком. Вечером, когда уже стемнело, дождь прекратился. Мы вернулись в гостиницу. Наша одежда уже была высушена.

Часа через два раздался телефонный звонок: у аппарата был Волковойнов. Он сообщил нам, что дальше не полетит и что мне надлежит завтра следовать до Токио одному. Оказалось, что ночью состоялось заседание министров, на котором было предложено самолёт М.А.Волковойнова разобрать, доставить его в таком виде на аэродром в Хиросиме, на который я сел, и, собрав самолёт, продолжать путь. Разумеется, такая процедура была неприемлемой.

На следующее утро (*2 сентября 1925 года.*) погода была отличная. Светило солнце, синее небо было безоблачно. Мы с Родзевичем вылетели рано. После посадки для дозаправки на аэродроме в городе Окаяма, мы полетели прямо в Токио. Я набрал довольно большую высоту. Мы должны были пролететь мимо вулкана Фудзияма. Когда мы поравнялись с Фудзиямой, то увидели дымящийся главный кратер, который был выше нас. Мы же в это время пролетали над нижним кратером. Вдруг, откуда ни возьмись - японский самолёт. Когда мы поравнялись с ним, то увидели, что нас снимают с разных расстояний и в разных ракурсах киноаппаратом. Затем с японского самолёта нам дали знать, чтобы мы следовали за ними. Я видел, что нас ведут к аэродрому Токорозава. Этот аэродром, находившийся в 30 километрах от Токио, был размером три на три километра, с ангарами в центре. Подлетев к этому аэродрому, я скользнул с большим креном перед посадкой, приземлился и подрулил к группе людей.

Спрыгнув с самолёта, мы увидели тех, кто пришёл встретить и поздравить нас и, прежде всего, представителей нашего посольства. Затем, как всегда, по традиции маленькие японские девочки преподнесли нам цветы. В знак особого почёта меня попросили взять на руки девочку, вручившую мне цветы - дочь крупного японского писателя, фамилию которого я, к стыду своему, забыл (очевидно, в силу того, что слишком долго собирался писать свои воспоминания об ушедших в забвение временах) и сфотографироваться с ней.

Первое в моей жизни воздушное путешествие закончилось. Радостно было сознавать, что надежды своего народа были оправданы и задание партии и правительства выполнено с честью. Перелёт из Китая в Японию был более трудным и рискованным, чем перелёт из Москвы до Пекина.

На другой день появился Волковойнов и мы, вместе с нашими механиками, тотчас же отправились в Окаяму (*город в Японии.*). Дело в том, что наш полёт в Японию, так же, как и полёт японцев во главе с лётчиком Х.Абэ в нашу страну, был организован газетой «Осака Осахи», редакция которой располагалась в Окаяме. Как только мы прибыли в редакцию, нам вручили в подарок вазы и, конечно, без конца фотографировали. Как жаль, что фотографии того времени не сохранились!

За чашкой кофе японцы показали нам кинофильм о перелёте японцев к нам в Москву и фильм о моём прилёте в Токио и

торжественной встрече на аэродроме. Фильм был снят и смонтирован блестяще. Интересно было видеть мой самолёт на фоне Фудзиямы, наши приветствия в воздухе на расстоянии не более 15 метров. Отлично было заснято скольжение перед посадкой, руление и, что особенно мне понравилось, хорошо было видно, с какой лёгкостью я соскочил с самолёта. В этом соскоке чувствовалась отличное настроение и непринуждённость молодости. Увы, промчались годы, а как хотелось бы опять посмотреть на себя в такой исторический момент! Наверное, этот фильм существует где-то в архиве.

При прощании нам были преподнесены фотоснимки нашего приёма в редакции. Это была демонстрация оперативности, заслуживавшая внимания.

На третий день пребывания в Японии мы узнали, что были представлены к ордену Восходящего Солнца - самой высокой японской награде. Но эта награда была отклонена, так как в то время наша страна не принимала наград капиталистических государств, и ордена были заменены серебряными вазочками для цветов. Куда они делись, не помню: я тогда мало интересовался подобными вещественными доказательствами уважения к моей личности. Представитель рода самураев подарил нам по кинжалу - как оказалось, это особый знак уважения. Этими кинжалами японцы делают себе харакири в знак преданности императору после его смерти и в других подобных случаях. Такие подарки принимать разрешалось.

Всего мы пробыли в Японии 8 дней. Принимали нас отлично. За это время мы осмотрели не только различные достопримечательности городов, но и посетили некоторые исследовательские институты авиационной промышленности. Правда, в то время своего авиационного производства у них ещё не было. Японцы широко использовали лицензии лучших заграничных образцов авиационной техники. Вся Япония была электрифицирована. Природа и архитектура Японии поразили нас своим многообразием. Везде, где только было возможно найти свободное от крупной растительности место, в долинах рек и на горах, рос рис или другие сельскохозяйственные культуры. Токио, громадный город уже в то время, был архитектурной смесью европейских каменных построек и национальных домов оригинальной конструкции.

Сами японцы производили впечатление людей очень энергичных, живых, подвижных, воспитанных на национальных традициях в любви и преданности своей Родине до фанатизма. Большинство людей, особенно женщины, тогда одевались в национальные костюмы и носили национальные причёски. Как нам разъяснили, широкий пояс означал эмблему того, что все женщины должны быть матерями. Маленьких ребят женщины сажают на спину, за пояс, руки же остаются свободными. Женя Родзевич даже успел выяснить такие тонкости, как отсутствие поцелуев в Японии (даже при более близком знакомстве),

что вызвало у него некоторое разочарование. Японки - очень женственны, но сохраняют свою очаровательную внешность недолго.

Театр, единственный, который мы посетили, был национально самобытен. Танцы гейш под аккомпанемент инструментальной музыки произвели очаровательное впечатление. Музыкальность артистов поразила нас.

Мы возвращались домой из Токио поездом затем, чтобы позже переплыть из Симоносеки в Фузан (*ныне - город Пусан в Корее.*). В поезде мы получили возможность понаблюдать за некоторыми особенностями японского быта. В открытом купе, в котором мы ехали, женщина-кормящая мать, преспокойно начала кормить своего грудного младенца, нисколько не стесняясь окружающих.

Поезд проходил в то время 1000 километров за сутки по сплошь гористой местности. Характерной особенностью полотна железной дороги было то, что поезд на всех поворотах заметно кренился. Нас поразили железнодорожные мосты, которые стояли без верхних ферм, а некоторые из них были даже не прямого направления, а с поворотом и соответствующим наклоном. Сидя в вагоне-ресторане нам порой казалось, что мы висим над пропастью, да ещё и с наклоном. Ощущение было непривычным, но величественно-прекрасным.

На проходе нам предоставили отличную каюту. Принесли громадную корзину с фруктами и цветами, а также карликовые деревья в горшочках. В буре событий, в нашем молодом возрасте - мы не сумели сохранить эти горшочки.

Переплыв пролив, мы пересели в поезд, идущий по Корее. Нам предоставили последний вагон, у которого сзади была площадка в виде веранды. Проезжая по очень живописным местам горной местности, мы любовались оригинальной природой. Так мы доехали до Мукдена. В Мукдене мы соединились с остальной нашей советской делегацией и до Москвы ехали уже в нашем поезде. На этом, последнем, этапе мы так же не нуждались ни в чём.

* * *

Непередаваемые чувства возникают, когда после долгой разлуки возвращаешься домой в Москву. Торжественная встреча. Многочисленные друзья. Объятия. Поцелуи. Расспросы. Ответы... Родная земля и Москва. «Как много в этом слове для сердца русского слилось...»

Но жизнь быстро входит в свою обычную колею, и повседневные интересы захватывают вновь всё внимание и увлекают решением новых проблем. Вскоре мы, участники недавнего перелёта, узнали о высокой оценке нашего перелёта правительством нашей страны. Было принято

решение Президиума ЦИК СССР по итогам перелёта Москва-Пекин. В нём говорилось: «Экспедиция одержала блестящую победу над огромным расстоянием и преодолела чрезвычайные трудности пути длиной почти в 7000 километров (*точная цифра - 6476 километров (без учёта перелёта в Токио).*). Ею пересечены Урал, сибирская тайга, озеро Байкал, горы Забайкалья и Монголии, пустыня Гоби и горный хребет Калган... Советская авиация и авиапромышленность дали новые доказательства своей технической мощи, а советские лётчики - новое подтверждение своей доблести и искусства». О перелёте в Японию не было упомянуто ни слова.

Постановлением ЦИК СССР (*от 17 июля 1925 года.*) участники перелёта Москва-Пекин были награждены орденами Красного Знамени, а лётчикам, кроме того, были присвоены звания заслуженных лётчиков СССР.

Почему же была дана такая высокая государственная оценка перелёту в Китай в 1925 году? О политическом и техническом значении указано в Постановлении ЦИК СССР. Но это не всё. М.А.Волковойнов и я летели на самолётах Р-1. На этих самолётах были установлены первые серийные отечественные моторы, сделанные на Обуховском заводе в Ленинграде. Моторы под серийными номерами 5 и 6! Это было смелое решение. Что такое моторы №5 и №6 самого первого выпуска, могут ясно представить себе автолюбители. Зададим им вопрос: может ли их мотор прослужить полный ресурс до капитального ремонта «без сучка и задоринки»? Вероятно, они ответят отрицательно.

А моторы №5 и №6 отработали до Пекина свой полный ресурс именно так - «без сучка и задоринки»! А ведь если в моторе что-то откажет, необходима вынужденная посадка. Напомню, что половина пути фактически не допускала возможности вынужденной посадки (например, от Новосибирска до озера Байкал). К великой чести своих создателей, наши моторы выдержали испытание в трудных условиях.

Вспоминая то время, хочу повторить ещё вот что: перелёт из Пекина в Токио был несравнимо сложнее, труднее и опаснее, чем перелёт из Москвы в Пекин. Тем не менее, полёт в Японию не получил никакой официальной оценки со стороны нашего правительства. И ясно - почему. Япония - это капиталистическая страна и поэтому наш полёт в Токио считался лишь дипломатическим авиавизитом.

* * *

В 1969 году я прочитал сообщение в газетах о заключении Договора между СССР и Японией об организации воздушного сообщения. Летать на трассе будут наши самолёты. Весь путь самолёты будут пролетать за 10-11 часов без посадки! Таков прогресс за сорок с небольшим лет. Я

также прочитал, что вскоре состоится наш первый рейс в Японию и на самолёте, кроме руководителей Гражданской авиации, полетят и представители общественности. Там же было написано, что первым советским лётчиком, прилетевшим в Японию, был М.М.Громов. Однако в число общественности я не попал...

Вскоре состоялся ответный полёт из Японии в Москву. Но узнал я о нём при довольно странных обстоятельствах. Нежданно-негаданно раздался телефонный звонок из редакции газеты «Известия»:

– Михаил Михайлович, Вы знаете о том, что сегодня в 16 часов прилетает наш самолёт из Японии? На нём летит лётчик Х.Абэ, тот самый, который нанёс нам первый визит в Москву в 1925 году, после чего Вы ответили визитом в Токио.

Я ответил:

– Нет, я ничего не знаю о прилёте Абэ.

– Михаил Михайлович, Вам нужно бы поехать на аэродром встретить Абэ, ведь прошло сорок с лишним лет, когда Вы с ним разминулись, да так с тех пор и не видели друг друга.

– А удобно ли мне делать это без приглашения?

– Удобно, Михаил Михайлович!

Я подумал и решил поехать. Пожалуй, более неудобно могло получиться, если бы Абэ спросил обо мне, а ему в ответ сказали бы что-то вроде «сидит дома» или «болен». Нет, решил я, престиж нужно соблюсти.

Поехал я с представителями газеты. Они доложили заместителю министра Гражданской авиации Быкову о том, что я на аэродроме. Он очень тепло ко мне отнёсся, был очень доволен и признал, что такая встреча будет очень кстати.

Встреча с японцами состоялась и нашей встрече с Абэ было уделено большое внимание. На неё пригласили много народу. Среди приглашённых была славная девушка Наташа Кучинская, которая произвела в Японии большое впечатление своими недавними выступлениями по гимнастике.

Быков пригласил меня и на банкет, где мне пришлось выступить с небольшой речью, в которой я сказал, что наконец-то, через сорок с лишним лет мы с Абэ встретились и познакомились. Эта речь была очень хорошо принята собравшимися.

ПЕРЕЛЁТ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТОЛИЦАМ ЗА ТРИ ДНЯ

Осенью 1925 года я продолжал различные полёты по испытанию вооружения со своим другом Бобом Вахмистровым. Тогда же я узнал,

что меня назначили в перелёт, организуемый в ответ на перелёт француза Аррашара. Перелёт я должен был совершить за три дня, облетев ряд европейских столиц. В моём назначении, видимо, сыграл роль перелёт из Пекина в Токио. Этот перелёт, как я уже писал, был намного сложнее и рискованнее, чем из Москвы до Пекина, и в Токио прилетел лишь я один.

В 1926 году правительством было решено совершить три перелёта. Один - в Турцию, второй - в Иран, а третий - рейд по европейским столицам за три дня. В Турцию должен был лететь П.Х.Межерауп (*Межерауп Пётр Христофорович (1895-1931) - участник гражданской войны, в 1926 году - помощник начальника НОА.*), в Иран - Яша Моисеев (*Моисеев Яков Николаевич (1897-1968) - участник гражданской войны, лётчик-испытатель, в 1926 году - инструктор лётной части ВВА имени Н.Е.Жуковского.*), а мне предстояло пролететь по столицам Европы. Лететь я должен был на самолёте АНТ-3. Это был цельнометаллический самолёт конструкции А.Н.Туполева.

Но осенью 1925 года со мной случилось несчастье: открылось язвенное кровотечение. Я очень волновался, как бы это не отразилось на моём назначении в перелёт. Через месяц я поправился. Меня послали на рентген. Первый раз в жизни я вкусил эту процедуру, после которой мне объявили, что в желудке у меня нет никаких ненормальностей, но для того, чтобы продлить исследование необходимо ещё раз пройти подобную процедуру. Но я больше никуда не пошёл. Чувствовал я себя отлично, и что было со мной, так и осталось невыясненным. То, что это было язвенное кровотечение, выяснилось значительно позже.

Запланированные перелёты начал Яша Моисеев (*14 июля 1926 года.*). Он благополучно долетел (*на Р-1.*) до Тегерана (*16 июля 1926 года.*) и вернулся в Москву (*24 июля 1926 года.*). К сожалению, он летел в один конец два дня, а в другой - один день.

Затем полетел П.Х.Межерауп в Анкару (*19 июля 1926 года.*). Из Москвы он долетел на самолёте Р-1 до Севастополя, пополнил запас горючего и, перелетев Чёрное море, сел в Анкаре (*20 июля 1926 года.*). При посадке он снёс шасси, и самолёт лёг на фюзеляж.

Оба перелёта (*М.М.Громов забыл упомянуть о попытке перелёта Н.П.Шебанова, стартовавшего 16 июля 1926 года на самолёте ПМ-1 по маршруту Москва-Кёнигсберг-Берлин-Париж и прекратившего перелёт из-за поломки мотора 21 июля 1926 года.*) не принесли, видимо, полного удовлетворения их организаторам и мне было сказано:

- Ну, Вам нужно дело поправить!...

Я поправил, но в результате получил выговор от Р.А.Муклевича (подробнее расскажу об этом ниже), а Яша Моисеев - орден Красного Знамени (*Я.Н.Моисеев и П.Х.Межерауп были также удостоены звания заслуженных лётчиков СССР.*).

* * *

В три часа ночи 30 августа 1926 года, впотымах, я взлетел на самолёте АНТ-3 «Пролетарий» с Центрального аэродрома в Москве и взял курс на запад. Такой ранний час отлёта был необходим, чтобы успеть засветло долететь до Парижа. Механиком самолёта был Женя Родзевич. На аэродроме нас провожали С.С.Каменев (*Каменев Сергей Сергеевич (1881-1936) - в то время - начальник Главного Управления РККА и заместитель председателя Авиахима.*), возглавлявший организацию перелёта, и иностранные представители стран, через которые я должен был пролететь.

Стало светать, когда мы пролетели станцию Сычёвка, что в 120 километрах от Москвы на высоте 300 метров. Под нами лежала лёгкая пелена утреннего тумана, небо было чистое. Вдруг на мою переднюю кабину полилась вода из расширительного бачка, находившегося в верхнем крыле. Спросил Женю:

- Что делать? Как думаешь, хватит ли воды в одной трубке без бачка?

- Наверное, хватит, - ответил он, - только, конечно, придётся ремонтировать в Кёнигсберге.

Какой же может быть ремонт, если полёт нужно сделать в три дня. С донельзя тяжёлым сердцем (это трудно передать словами), я повернул назад и сел на Центральном аэродроме в 5 часов 30 минут утра.

Нашёл номер телефона Е.И.Погосского, ответственного инженера моторного оборудования нашего самолёта АНТ-3. Позвонил ему. Ошеломлённый неприятным известием, он примчался на аэродром. Причина неисправности вскоре была определена: днище бачка было сделано плоским, от вибрации на нём образовались три зигзагообразные трещины и вода, конечно, мгновенно вытекла сквозь них.

Вскоре приехал А.Н.Туполев. Он посмеялся и произнёс своё традиционное: «Спокойно! Нужно закруглить днище, сделать его слегка овальным и завтра можно будет лететь». Новый бачок с овальным дном был сделан в тот же день.

Вспоминаю, что перед этим перелётом мне пришлось выдержать тяжёлый спор с Андреем Николаевичем из-за того, с кем мне лететь. Я настаивал на том, чтобы со мной был испытанный механик Е.В.Родзевич, с которым я летал в Пекин и Токио. А А.Н.Туполев настаивал на кандидатуре Ивана Ивановича Погосского, инженера-аэродинамика (*Иван Иванович Погосский (1896-1934) имел и лётную подготовку.*). Меня это предложение никак не устраивало. В таком полёте мне нужны были «золотые» рабочие руки, а не помощь в разрешении аэродинамических проблем. Я держался категорически:

«Или я лечу с Родзевичем, или как будет угодно начальству, но без меня...». Андрей Николаевич разгневался и сказал мне, что это - шантаж с моей стороны. Вышестоящее начальство оставило своё решение о назначении Е.В.Родзевича в силе.

Это был первый и последний в жизни конфликт между мной и А.Н.Туполевым. Перелёт, видимо, убедил его, что я был прав. Далее у нас установились отношения полного доверия и взаимопонимания (как теперь часто говорят в печати). Я нашёл в Андрее Николаевиче не только гениального конструктора, но и человека с психологическим обликом неповторимого благородства, нравственной чистоты, человечности, русской прямооты. Когда он уверовал в меня, а я - в него (намного раньше), дела у нас пошли на лад.

В печати было сообщено, что я вернулся вследствие плохой погоды. Пришлось принять «кляксу» на свой счёт. Было обидно и неприятно. Все иностранные представители, провожавшие меня, воочию убедились в фальсификации. В неважном настроении я уехал с аэродрома домой. Тогда я снимал комнату в частной квартире на Большой Дмитровке. Вечером, прогуливаясь, я встретил начальника ВВС П.И.Баранова. Он строго спросил:

- Что это Вы не спите? Вам же нужно рано вылетать!

- Слушаюсь, я как раз возвращаюсь с прогулки домой.

В августе 1976 года я посетил Госархив СССР. К своему огорчению, я убедился, что история перелёта правдиво не освещена и в ней содержится фальшивый довод о возвращении из-за погоды. К сожалению, и в архивах истина часто извращена.

* * *

31 августа нас снова провожал С.С.Каменев. Я выразил сожаление, что ему приходится провожать нас второй раз.

Снова на рассвете Сычёвка... Но полёт продолжался благополучно. Погода была хорошая, как и в первый раз. Временами утренний сплошной туман закрывал землю. Это нас не смущало, тем более что далее он кончился. Теперь я уже научился уверенно летать по компасу.

Перелетев границу Польши в точно указанном месте, мы сразу заметили изменения на земле: обсаженные деревьями дороги, помещичьи усадьбы, узкополосицы в обработке земли, вид городов и сёл - всё было иначе, чем у нас. Перелетев границу Центральной Пруссии, мы были поражены вновь изменившейся наземной картиной. Черепичные крыши, возделанные поля. Вся картина резко отличалась от польских видов.

Прилетев в Кёнигсберг (*ныне - город Калининград.*) и подрулив к ангарам для пополнения горючим, мы обнаружили, что из правого

радиатора системы «Ламблен» капает вода. К сожалению, эту систему радиаторов запаять было нельзя: течь внутри, а радиатор дюралевый. Решили так лететь в Берлин. Там выяснилось (после приземления), что вода из радиатора капает так же, как и ранее. Решили, что в Париже должны быть радиаторы этой системы. Тем более, в нашем распоряжении там была ночь, и для замены радиатора должно было вполне хватить времени.

На аэродроме в Берлине я был приглашён на короткий банкет, организованный в ангаре. Женя на нём присутствовать не мог, так как занялся осмотром мотора.

Вскоре мы распрощались с гостеприимно встретившими нас хозяевами. Они завернули нам несколько бутербродов в салатные листья, для того чтобы сохранить свежесть, снабдили на дорогу апельсинами, и мы вылетели с надеждой попасть, как и полагалось по плану, в Париж. Летели мы невысоко - на высоте метров пятьсот.

Западная Германия отличалась от Восточной своей, местами гористой, холмистой, местностью. Много попадалось старинных замков. Виды были несколько более хмурых оттенков. Подлёт к французской столице, мы заметили, что картина под нами оживилась. Светлые дома, почти белые дороги - хмурые картины сменились весёлыми живописными красками.

Но что это такое? Мотор начало слегка трясти, а через несколько минут тряска стала уже довольно ощутимой. До Парижа было уже недалеко, но тряска нас волновала, потому что радиатор из-за неё мог выйти из строя совсем. Со сжимающимся сердцем и щемящим чувством в груди мы долетели и благополучно сели на аэродроме Ле-Бурже.

Подрулили к ангарам, где ожидали встречавшие нас наши советские люди из посольства. Цветы, рукопожатия, приветствия... Главным организатором встречи был Л.Г.Минов (*Минов Леонид Григорьевич (1898-1978) - известный планерист и парашютист, в 1926 году - военный атташе в Париже.*), знаменитый впоследствии советский парашютист. Осмотрев наш радиатор, мы пришли в ужас: вода из него уже не капала, а текла струйкой. Дальше лететь с таким радиатором было нельзя. Выяснилось, что тряска произошла из-за отскочившего небольшого кусочка шпаклёвки винта. Но тряска сделала своё дело.

Л.Г.Минов пошёл звонить фирме, выпускающей такие радиаторы. Оказалось, что радиаторов таких размеров у них нет. В это время стало смеркаться. Пассажирские самолёты садились почти каждые 5-7 минут. Один француз-механик шепнул нам:

- Вон та машина становится на ремонт. Я могу снять с неё радиатор и поставить вам. Этот радиатор чуть больше, но это ничего: держите обороты мотора побольше, и всё будет в порядке.

Ничего не оставалось, как согласиться с его предложением и обеспечить этого механика хорошим «пур буар» (на чай).

Нужно было выгнуть новую водяную трубу, что представляло известную сложность и требовало времени. Но «наш» француз не унывал и обещал, что до рассвета всё будет сделано наилучшим образом.

Мы с Женей порядочно устали. Спали мы в ночь перед полётом всего три часа и весь день летели, да ещё и с такими волнениями под конец. Но отдохнуть нам особенно не пришлось. Нас повезли на автомашинах осматривать достопримечательности Парижа при ночном освещении. Мы видели Эйфелеву башню, Сену, Лувр и т.д. И всё это - «на скорую руку». Наконец, мы попали в отличный долгожданный ресторан и были вознаграждены: ор-дёвр, бычий нос в маринаде, бифштекс, какого я никогда в жизни не ел и который запомнился мне поэтому на всю жизнь - так он был пухл, кровянист и необыкновенно нежен, не говоря уж о приправах. Готовят во Франции так, с такой тонкостью вкуса и разнообразием, что вряд ли тут можно найти французам конкурентов.

В 12 часов ночи мы вошли в свои номера. Всё утопало в розах, преподнесённых нам нашими заботливыми советскими людьми. Я разделся и бросился поперёк кровати, утонув в перине (кровати были вдоль и поперёк одного размера).

Вскоре я почувствовал, что кто-то трогает меня за плечо. Я поднял голову и увидел над собой лакея гостиницы, протягивающего мне телеграмму. Я взял её и быстро прочитал: «Поздравляем с успехом. Работники «Дерлюфта» (воздушной линии Москва-Берлин)». Слов нет, это была приятная телеграмма, но в тот момент... я был раздосадован прерванным сном и тотчас же заснул.

Перед рассветом меня разбудил Минов. Когда я увидел его, то подскочил, как ужаленный:

- Как радиатор?

- Как радиатор - я не знаю, но лететь сегодня нельзя, идёт проливной дождь, - ответил он.

- Ты, очевидно, сошёл с ума, - сказал я и начал поспешно одеваться. - Я твёрдо решил не ударить в грязь лицом и окончить перелёт за три дня. Буди скорее Женьку!

Помчались на аэродром. Подъезжаем к ангару с нашим самолётом. Дождь действительно лил вовсю, ни зги не видно. Француз-механик ещё не полностью закончил работу, Женя стал ему помогать. Было предрассветное время, когда мы, наконец, вывели свой самолёт из ангара. Несколько тревожило, правда, небольшое увеличение размеров радиатора и то, что регулировать температуру при этой системе охлаждения нельзя.

Сели в самолёт, опробовали мотор, помахали рукой Минову и начали выруливать на старт. Ещё не рассвело. Но что это такое? Чёрная кошка перебежала нам дорогу перед самым носом самолёта. Мы с Женей переглянулись, но условия и обстановка были таковы, что эту кошку мы вспомнили лишь в Москве.

После взлёта мы сразу взяли курс на Лион. Лететь нужно было в Рим без посадки. Высота - 100 метров, дождь лил, как «по заказу», но ориентироваться было можно, так как компас и контрольные ориентиры каждые 10-15 километров вели нас к цели по намеченному маршруту. Это всё легко сказать, но лететь и ориентироваться самому в дожде, на высоте 100 метров, в незнакомой местности, в темноте!? Это мог оценить и оценил мой дорогой штурман С.А.Данилин, когда выступал с поздравлением на моём 70-летию.

В голове уже зрел план, что предпринять, если до Альп погода не улучшится. Придётся, видимо, свернуть к Средиземному морю и, облетев Альпы, над водой дойти до Рима. Но, подлетев к Лиону, когда уже совсем рассвело, я увидел разрыв в облаках. Немедля нырнул в это окно, и облака вскореплы уже под нами.

Температура воды - 70 градусов, отлично! Мы набрали высоту, чтобы пройти Альпы над перевалом Монт-Сени. Картина над Альпами была необыкновенная, величественная и красочная. Вдали виднелись снеговые вершины. Вблизи сверкали свежестью альпийские луга. Среди скал иногда попадались небольшие озёра, раскинувшиеся на большой высоте среди зеленевших лугов. Необыкновенное зрелище! До перевала Монт-Сени под нами было ущелье. На его дне «кипел» белый ручей, вернее река. Вдоль реки тянулась железная дорога. Ущелье было так узко, что, казалось, самолёт в нём не поместится. Внизу было даже темновато. Наконец, железная дорога вошла в тоннель. Горы в этом месте сходились, и над перевалом мы летели уже всего метров на двухстах, не более.

Под нами была Северная Италия. Сильная дымка очень затрудняла полёт. Пролетев Турин, мы вскоре пересекли горы и вышли к Средиземному морю над Генуей - светлой, сверкающей живыми красками.

Картина снова переменилась. Прибрежные горы были покрыты тёмной тропической растительностью. Белые виллы и посёлки оживляли пейзаж свежестью красок. На синей воде было много белых парусов, дополнявших красоту вида. Теперь мы успокоились и начали с аппетитом уплетать берлинские бутерброды и сочные апельсины.

Скоро показался и необыкновенный Рим. Мы благополучно приземлились. Нас хорошо встретили итальянские офицеры и наши советские люди из посольства. Однако и здесь произошла задержка из-за длительной заправки самолёта. Я чувствовал себя «как на иголках», но старался не выдавать волнения своим видом. Когда мы с Женей сели в самолёт, стало ясно, что только полёт на 9/10 мощности мотора и попутный ветер смогут помочь нам долететь до Вены в светлое время суток.

Ветер был попутный. Мы летели на 9/10 мощности мотора. Когда пролетали над Альпами, солнце уже садилось за горами. Внизу, в ущельях между горами, было совершенно темно. Уже были сумерки, а

нам ещё предстояло лететь 100 километров. Я довёл мощность мотора до полного предела. Оставалось 50 километров. Появились огни на земле, особенно справа, так как мы летели над краем Альп, а справа была долина. Наконец, совсем стемнело, а нам оставалось ещё 20 километров. Я начал снижение. К счастью, удалось увидеть костры на аэродроме. При свете двух костров мы благополучно приземлились в Вене.

Какое щемящее чувство было за час до конца полёта и как легко теперь дышалось после посадки!

Вспоминая такие моменты, которые запоминаются на всю жизнь, сердце начинает биться, а щёки начинают пылать от волнения. А если вспоминаешь это, рассказывая кому-нибудь, то говоришь на таком внутреннем подъёме, что, кажется, вновь переживаешь эти минуты волнения, минуты решения, творчества, мобилизации всех своих знаний, опыта и умения.

Ожидавшие нас наши посольские товарищи и представители венских властей волновались не менее чем мы. Мне объявили, что вылет из Вены не может состояться очень рано, так как нас придут приветствовать различные делегации. Такое условие ставило нас в затруднительное положение. Я почувствовал новую угрозу срыва сроков перелёта. Взвесив ситуацию: или облететь Европу за три дня или... устроить агитперелёт, я поблагодарил и сказал, что мы придём всё же к рассвету, так как нам предварительно нужно будет подготовить самолёт к дальнейшему полёту. Меня, кроме того, предупредили о том, что и далее нас будут приветствовать делегации. Это известие нас с Женей смутило, так как в таких случаях всегда произносятся длинные речи, а время у нас было весьма ограничено.

Утром автомашину нам подали с запозданием. Мы прибыли на аэродром позднее, чем рассчитывали, но всё-таки к рассвету. Мы договорились, что, когда я проверю работу мотора, Женя вынет колодки из-под колёс, быстро впрыгнет в кабину и мы улетим. Так мы и сделали. Всё сработало очень точно. Мы махнули ручками, я дал полный газ и... через несколько секунд мы были в воздухе.

Погода была отличная. Подлетая к Праге, мы увидели, что аэродром настолько сильно заволокло дымкой, что решили лететь прямо в Варшаву. Мы знали, что требуется зафиксировать пролёт, а не посадку. Но всё же было досадно не сесть в Праге, тем более что времени, пожалуй - и для митингов, было достаточно.

Погода до Варшавы была безоблачной, а ветер - попутным. Мы могли наблюдать, насколько это было возможно, с высоты птичьего полёта жизнь Польши. Фабричные трубы дымились, поля выглядели возделанными.

И вот мы в последнем пункте нашего облёта столиц. В Варшаве нас встретили помпезно. Женя решил заняться самолётом, а на меня выпала дипломатическая миссия разговоров с польскими офицерами.

Наши советские представители, как и везде, с любовью и теплом приветствовали нас и выражали сожаление, что мы так скоро должны их покинуть. Меня провели в офицерское собрание, расположенное тут же, на аэродроме. Офицеры гордо козыряли двумя пальцами встречным военным. Разговоры касались взаимоотношений наших государств. Поляки высказывали надежду, что мы никогда не будем воевать друг с другом.

- Неужели Вы допускаете возможность, - говорили они мне, - что наш пан Орлинский (лётчик, который пролетал через нашу страну в Японию) будет драться в воздухе против Вас?

- О, конечно, нет, - говорил я, хотя и был далёк в то время от подобных мыслей.

Общее настроение было дружественно товарищеским. Всё собрание провожало нас до самолёта. Наши советские женщины - сотрудницы посольства и жёны наших дипломатов - попросили нас сбросить громадный букет цветов на нашу территорию, когда мы перелетим границу. Мы, конечно, пообещали это и выполнили их просьбу. Они, видимо, не знали, а мы - не верили ни в какие приметы. Дело в том, что ранее существовало у нас, а теперь и кое-где за границей, поверье, что дарить в дорогу по воздуху цветы нельзя: это обязательно приведёт к вынужденной посадке. Цветы мы сбросили, а «вынужденную» посадку совершили в Москве.

Незабываемое впечатление от показавшейся, наконец, нашей родной столицы. Прежде всего, как и всегда бывало раньше, заблестел горящий в лучах солнца купол Храма Христа-Спасителя.

Мы сели с ходу и подрулили к большой группе встречающих. Они обступили нас, и мы с Женей Родзевичем очутились в объятиях представителя Правительства И.С.Уншлихта (*Уншлихт Иосиф Станиславович (1879-1938) - в то время - заместитель наркома по военным и морским делам и заместитель председателя ВВС СССР.*). Он расцеловал нас, поздравил и произнёс краткую речь, выразив большое удовлетворение по поводу нашей победы. Многочисленные друзья показывали мне издали большой палец - скромный, но убедительный знак победы и восхищения.

Полёт произвёл в Европе настоящий бум. Европейским газетам пришлось поработать. Старые лётчики Франции прислали поздравления и приняли меня в свой клуб «Старые стволы» («Vieux Tiges») - клуб старых корифеев авиации. В этом клубе вывешены портреты всех членов клуба. Лётчики (не только наши, но и во Франции) достойно оценили блестящий полёт того времени. Но... ирония судьбы: на следующий день после прилёта меня вызвал к себе Р.А.Муклевич (*Муклевич Ромуальд Адамович (1890-1938) - в то время - заместитель начальника ВВС и заместитель председателя Совета Гражданской авиации.*) и прочёл нотацию о том, что с моей стороны было неэтично выражать сожаление С.С.Каменеву, когда ему пришлось

проводить нас во второй раз. Это, видимо, и послужило причиной того, что нас встречал не С.С.Каменев, а И.С.Уншлихт (*в газетах того периода есть информация об участии С.С.Каменева во встрече экипажа М.М.Громова.*). Но в то время я не обращал внимания на эту сторону жизни, хотя теперь всё это кажется мне более чем странным.

Никаких наград не было. Я за перелёт в три дня по европейским столицам получил выговор за неэтичность поведения, а Я.Н.Моисеев и П.Х.Межерауп в то же время, за свои полёты в Турцию и Иран, получили ордена Красного Знамени от Реввоенсовета. Я к этому отнёсся философски: «Дней минувших анекдоты» (А.С.Пушкин, 1-я глава, 1-я строфа «Евгения Онегина»). Прогресс в моей деятельности всегда приносил мне наибольшее удовлетворение. Остаётся добавить, что именно после этого перелёта за мной утвердилось прозвище «Лётчик №1», известное всему нашему лётному миру. Что может быть более почётным, высоким и дорогим? С гордостью и достоинством я пронёс это звание через всю свою жизнь. В день моего 70-летия друзья подарили мне настольный подарок с выгравированной надписью: «Лётчику №1». До сих пор в некоторых получаемых мною письмах обращение ко мне начинается этими дорогими для меня словами! Особенно это трогательно в письмах пионеров и школьников.

ДНИ СЛЕДУЮТ ОДИН ЗА ДРУГИМ, НО НЕ ПОХОДЯТ ДРУГ НА ДРУГА

Снова быстро потекли творческие трудовые будни в НОА. К весне 1927 года опять появился самолёт И-1 с мотором в 400 л.с., но уже в серийном варианте. Сначала испытания головного самолёта были поручены лётчику А.Р.Шарапову. Когда он начал проверять безопасность выполнения штопора на этом самолёте, то произошло следующее. Напомню читателю, что этот полёт (как и все в то время) выполнялся без парашюта. Набрав высоту 2000 метров, Шарапов перевёл самолёт в правый штопор. Желая вывести самолёт из штопора, он, как обычно, «дал» левую ногу и ручку от себя. Однако самолёт продолжал вращаться. Кроме того, он начал так задира́ть нос, что, казалось, шёл к земле как тарелка, не прекращая вращения. Подождав немного, Андрей Родионович снова взял ручку на себя и держал её некоторое время в этом положении. Самолёт снова опустил нос и стал круто штопорить. Тогда Шарапов ещё раз дал ручку от себя (левой ногой он при этом всё время держал ножную педаль в положении от себя). Самолёт опять начал поднимать нос и вошёл в плоский штопор. Но тогда у нас никому не было известно, что существует такой вид штопора. Шарапов понял, что для прекращения штопора уже ничего не

сделать и принял единственное правильное в его положении решение: держать самолёт в плоском штопоре до встречи с землёй. Вскоре эта встреча произошла. По счастью, самолёт ударился о ровный плоский холмик и разломился пополам. Лётчик остался жив, только сломал руку и ногу. Всю описанную выше картину он рассказал нам, когда окончательно пришёл в себя в больнице.

После случившегося стали думать: почему же А.И.Жуков и М.М.Громов штопорили на этом самолёте (правда, на опытном экземпляре) по семь витков в обе стороны и благополучно выходили из штопора, а у А.Р.Шарапова произошло такое непонятное явление? Никто тогда не мог учесть того, что на серийном самолёте центр тяжести благодаря некоторому перетяжелению самолёта (как обычно) сместился несколько назад, и это было решающим фактором неустойчивости и перехода в плоский штопор. Считаю необходимым также добавить, что (как выяснилось позже) модель этого самолёта не продувалась в аэродинамической трубе и расчёты никем, кроме конструктора, не проверялись.

Наш цаговский механик Максимов, обладавший словарным запасом не более чем в 100 слов, но отличный работник и обаятельный парень, всегда мудро отвечал на вопрос: «Как думаешь, Максимыч, выйдет или не выйдет?» - «Да ведь, Михал Михалыч, красное выиграёт, а чёрное проиграёт!».

Командование НОА предложило провести ещё один опыт, и мне было поручено проверить выход И-1 из штопора. Одновременно было приказано взять парашют. К этому времени была закуплена партия парашютов американской фирмы «Ирвинг». Пришлось мне надеть парашют.

23 апреля 1927 года *(по другим сведениям - 23 июня 1927 года.)* около самолёта, готовящегося к этому эксперименту, собралась группа лётчиков и инженеров. Мы прилегли на травку возле самолёта и рассуждали, каким образом надо выбрасываться из самолёта на парашюте и в какую сторону, принимая во внимание правое или левое вращение. Все единогласно пришли к мнению, что выбрасываться нужно вправо при правом штопоре и влево - соответственно при левом. Но разговоры закончились единогласным убеждением, что самолёт не может не выйти из штопора. С такой уверенностью я и сел в самолёт. Набрав 2200 метров, я перевёл самолёт в правый штопор, как и А.Р.Шарапов. После отсчёта трёх витков я быстро «дал» левую ногу, а немного позже - ручку до отказа от себя. Жду, считаю. Три витка, самолёт не выходит, а наоборот поднимает нос и начинает штопорить «тарелкой», совершенно плоско. Снова жду и считаю витки. Ещё семь витков. Беру ручку на себя, не снимая левой ноги с педали (она «дана» всё время до отказа). Самолёт начинает штопорить круто. Всё, как у Шарапова. Даю снова ручку до отказа от себя. И-1 снова переходит в плоский штопор. Ещё несколько витков. Решил увеличить обороты

мотора, а он заглох. Всё... Бороться дальше бесполезно. Преодолевая с большим трудом нелепое чувство необходимости отвязываться и, главное, покидать самолёт, бросаю управление. Это чувство казалось противоестественным. Но логика заставляла. Голова соображала молниеносно. Волнение ускоряло мышление, работавшее в этот момент как никогда чётко и быстро.

Попробовал подняться, чтобы сесть на борт кабины самолёта. Не тут-то было. Казалось, я прилип к сиденью. Тогда я снял ноги с педалей, подтянул их к сиденью и, положив локти на борт кабины, начал с невероятным усилием постепенно выбираться из кабины, чтобы сначала сесть на её борт. Как хорошо, что я в то время был хорошо тренирован со штангой! Я сел на борт кабины, убедился, что держусь за кольцо парашюта и, в последний раз взглянув на высотомер, оттолкнулся на 22-м витке штопора от сиденья в правую сторону, по вращению самолёта.

Несмотря на сильное волнение, было неприятно, странно, необычно и противоестественно покидать самолёт. Но это не предел испытания человеческих чувств. Мозг работал чётко, последовательно и необыкновенно быстро. Секунды казались часами. Сосчитал: раз, два, три... кольцо выдернуто. Где самолёт? Его не видно. А что же парашют? В этот момент меня что-то сильно дёрнуло. Я поднял голову: надо мной был купол. «Ага, ещё повоюем!» - подумал я про себя. Я сидел как в кресле, причём очень удобно, в воздухе. Это было удивительно, необычно и впервые.

Впервые в СССР 23 апреля 1927 года *(по другим сведениям - 23 июня 1927 года.)* был совершён благополучный прыжок на парашюте из плоского штопора! В одном справочнике даже сказано, что впервые в мире.

Но куда я приземляюсь? Управлять парашютом я не умел и не имел даже представления, как это делается. Меня несло спиной по ветру. Я оглядывался назад и видел, что, вероятно, треснусь о крышу домика или сяду на стоявшую рядом с ним берёзу. Я опустился на территории Ходынского военного лагеря. О домик я не ударился, но вот берёзу мой парашют одел. Вокруг меня собралась толпа красноармейцев. Я не спешил вставать, так как боль в колене правой ноги, подвернувшейся о кочку, здорово давала о себе знать. Надо мной вдруг наклонился молодой человек:

- Я - муж Веры Инбер, - представился он, - я могу доставить Вас, куда Вы хотите.

Я поблагодарил его, и мы вскоре были на опытной станции НОА. Расспросы, удивление, поздравления со вторым рождением и т.п. Я ещё раз поблагодарил любезного супруга известной поэтессы.

* * *

На другой день, несмотря на боль в колене, я поднял в воздух лучший наш учебный самолёт конструкции Н.Н.Поликарпова У-2 (и опять без парашюта!). Я проделал всё, что только мог сделать этот самолёт. Однако в штопор он входил только при полной потере скорости, а выходил из штопора мгновенно.

Когда мне поручили испытания самолёта У-2 (По-2) с двигателем М-11, я и не предполагал, что этим самым приобщусь к одному из замечательных достижений нашей авиационной промышленности. В первом же испытательном полёте, который был совершён над Центральным аэродромом, я быстро выявил, что самолёт устойчив, чрезвычайно прост в управлении и обладает отличными лётными качествами. Поскольку это был учебный самолёт, то я проделал на нём все эволюции, необходимые для обучения, но с такими отклонениями, которые мог допустить неопытный ученик. И что же оказалось? Машина прощала очень грубые ошибки, которые легко можно было исправить. Двигатель Аркадия Дмитриевича Швецова оказался на редкость надёжным и выносливым (как это выявилось впоследствии). Он был очень прост и удобен в эксплуатации, как на земле, так и в воздухе. Его мощность, вес, габариты, экономичность и прочие данные как нельзя лучше гармонировали с данными замечательного самолёта Н.Н.Поликарпова.

Завершив испытания У-2, я дал самую высокую оценку и самолёту, и двигателю. Впоследствии к этой оценке присоединились тысячи советских лётчиков. Наша авиация получила лучший в мире учебный самолёт, на котором многие поколения нашей молодёжи прошли начальное лётное обучение. Самолёт По-2 был гораздо безопаснее, проще и надёжнее для первоначального обучения по сравнению с УТ-1; последний должен был бы быть вторым шагом в обучении. Чем больше конструкций изучил лётчик, тем больше вариативности в управлении самолётом, тем надёжнее и тоньше его пилотирование. Вариативность совершенствует то, что мы называем чутьём к самолёту.

Музыкант играет гаммы сходящиеся и расходящиеся; одна рука играет крещендо, в то время как другая - диминуэндо или одна рука играет стаккато (*короткое, прерывистое извлечение звуков.*) в то время как другая - легато (*плавный переход одного звука в другой.*). Цель этого: приобрести вариативность в технике с целью свободы исполнения. Пианист играет не одного композитора, а многих, чтобы глубже развить свой музыкальный интеллект.

Боксёр, начиная с самых простых приёмов, переходит к комбинациям, а затем и к бою. Но не с одним и тем же партнёром, а с разными ради вариативности. Цель - мастерство.

Самолёт По-2 при вынужденной посадке ученика на незнакомой местности безопаснее, так как он биплан. Это его достоинство, а не

недостаток. Необходимо при обучении вселить в человека уверенность в свои силы - это главное, а на По-2 этого достичь проще. Изъятие самолёта По-2 из обучения из-за того, что он биплан - это психологическая безграмотность тех, кто с этим согласился, а не только того, кто это утверждает. Изъятие По-2 - большая, государственного значения, ошибка (если это только ошибка). Обучают всегда по принципу от простого к сложному, а не сразу начинают со сложного. Можно выучить летать и сразу на боевом самолёте. Но сколько нужно для этого времени и какова будет надёжность обучения? Я не буду продолжать обоснований моих убеждений. Здравомыслящим читателям и без этого всё ясно и понятно. А вот, однако, такое невероятное случилось!?

* * *

При всех авиационных происшествиях меня исследовали в Психофизиологической лаборатории при НОА. Я служил эталоном того времени по здоровью, по физиологии и по психике. Я поднимался на самолёте для определения его потолка без кислорода до 7200 метров в течение 45 минут. Все прочие показатели, определяющие нормы, необходимые для успешного производства полётов были у меня «на высоте». Что ж, я это принимал в то время со скромным удовлетворением, а теперь хотел бы поделиться собственным опытом для того, чтобы молодые люди стремились к лучшему и для того, чтобы они убедились, что именно играет роль в успехе при освоении лётной профессии.

В это же время я провёл полные испытания другого самолёта Н.Н.Поликарпова - истребителя И-3. Он был очень устойчив, с довольно большими нагрузками на рычаги управления. Но я никогда не жаловался на нагрузки в управлении самолётом, всегда отдавая предпочтение устойчивости. Так как во многом это были взаимосвязанные качества, то я предпочитал устойчивость, потому что это свойство самолёта определяло надёжность и простоту управления. Устойчивый самолёт всегда, во всех случаях постоянно отвечает на управление совершенно определённо и всегда одинаково в одинаковых условиях. Именно это свойство отвечало закону формирования устойчивого навыка, а навык - это результат повторения с сохранением последовательности, точности и самого содержания действий. Такой самолёт, считал я, летает и управляется надёжно, то есть соответственно с законами психической деятельности человека. Уже на этом этапе я начинал серьёзно обосновывать проблему надёжности полётов и уже начинал понимать, насколько взаимосвязаны законы аэродинамики и законы психической деятельности в их

взаимодействии для решения проблемы надёжности полётов при управлении человеком такой фантастической машиной, как самолёт.

В августе 1928 года к нам поступил материал из Англии «О происхождении штопора» и был опубликован труд Владимира Сергеевича Пышнова (*Пышнов Владимир Сергеевич (1901-1984) - выдающийся учёный-аэродинамик, генерал-лейтенант-инженер, разработавший теорию штопора.*) «Штопор самолёта». Прошёл год с небольшим со времени моего прыжка с парашютом из И-1. Наконец-то наши глаза раскрылись, и мы узнали сущность и научное обоснование происхождения авторотации (самовращения самолёта) и основные причины, влияющие на надёжность вывода из штопора. И случай с И-1 стал понятным и получил, наконец, объяснение. Центровка И-1 составляла 45% средней аэродинамической хорды (САХ)! Если посмотреть на фотографию этого самолёта, то видно всю нелепость конструкции.

Тогда же появился истребитель И-4 конструкции А.Н.Туполева. Самолёт очень быстро прошёл испытания. Летал он просто, надёжно и был запущен в серийное производство. Я с удовольствием вёл его испытания.

* * *

Мне сейчас трудно вспомнить хронологию всех испытаний самолётов, которые я вёл в тот период. Но не могу не описать одного полёта, который я буду помнить до конца моих дней. Как говорят: «на роду не было написано...». А сколько бедняг погибло в таких ситуациях... Но мне, как всегда, фатально везло. Невольно вспоминаешь маршала Ф.А.Астахова: «Этот ни в огне не сгорит, ни в воде не утонет».

Глубокая осень. В Подмосковье лист с деревьев уже опал. Моросил скучный мелкий дождичек, местами лежал туман, низкая сплошная облачность. Приказ: срочно вылететь в Одессу лётчику М.М.Грому и начальнику службы вооружения Б.С.Вахмистрову, в такую-то часть для определения причин плохой работы бомбодержателей и сбрасывателей. Там шли манёвры. После выполнения этого задания мы должны были проинспектировать состояние вооружения и учебный процесс обучения в школе на Каче и в Ростове-на-Дону (в воинской части). Получив такое задание, я и мой друг Боб Вахмистров в один голос воскликнули: «Честь Родины!». Мы должны были выполнить это задание без всяких рассуждений, во что бы то ни стало. Шутка ли - срывались манёвры!

Как сейчас помню это осеннее московское утро. Рассвет. Быстро одевшись, взглянул в окно: «О, кислятина!». Дождь, мелкий, осенний,

плохая видимость... Вот первое впечатление от брезжившего предрассветья московского осеннего утра. Бегом, но не в быстром темпе - на аэродром. Карта подготовлена с вечера. Всё продумано на самый трудный вариант погоды. Тревожные мысли во время обязательной и традиционной пробежки на аэродром.

- Здорово, Боб!

- Здравствуй, Слон! Ну, я тебе скажу, «зачинается»! - определил Б.С.Вахмистров ситуацию.

Я просто сник, когда задумался над тем, как выполнить приказ. Задание было серьёзное и ответственное. Но Боб сказал:

- Стоп, вспомни нашего Максимыча: «Красное - выиграешь, а чёрное - проиграешь».

Мы всегда старались оправдывать мнение о нас других: оно должно быть непоколебимо ни при каких обстоятельствах. Ну что ж, «мы были молоды тогда» и стремились быть на уровне наших фантастических понятий о рыцарстве, благородстве, ну а о бесстрашии я уж и не говорю.

Самолёт Р-1 был выведен механиками из ангара. По вялым и тусклым действиям механиков и по их виду можно было сразу видеть то, что они по опыту знали уже заранее: «Не тратьте, кумы, силы понапрасну». Но самолёт был всё же выведен и были поставлены колодки под колёса для пробы мотора на полной мощности. Во время этих приготовлений мы увидели, как взлетел «Дорнье» Гражданского воздушного флота и взял курс на Харьков, куда и нам предстояло лететь для первой дозаправки горючим. За «Дорнье», немного раньше нас, в воздух поднялся «Фоккер» С-IV с лётчиком Фёдоровым, шеф-пилотом Психофизиологической лаборатории.

Мы вырулили на старт. В это время сел вернувшийся «Дорнье». Федю Фёдорова мы не видели, но впоследствии узнали, что и он тут же вернулся после взлёта.

Но мы полетели. Да, не сладко было. Мы летели на высоте ниже фабричной трубы в Подольске. Попробовали «прыгнуть» выше рваной облачности, но потеряли ориентировку, а этого я терпеть не мог, и поэтому снова снизились до 50 метров. И так, прыгая вверх и вниз, дошли до Серпухова. Ока всегда была открыта от тумана. Мы знали это из нашего опыта. За Окой мы увидели сплошной туман, лежавший над землёй. Но над ним был прозрачный слой, суливший возможность лететь над туманом. Дождь продолжался.

- Давай, Боб, попробуем дальше идти над туманом, - сказал я Вахмистрову.

- Давай, Слон. Ты же знаешь: «красное - выиграешь, чёрное - проиграешь».

Мы перелетели Оку и дальше шли через дождь над туманом. Минут через десять нас вдруг сверху накрыли облака: верхний слой неожиданно сошёлся с нижележащим туманом, и мы очутились в

сплошном тумане. Высота - 300 метров. Летать по приборам я ещё не умел. Я знал только, что нельзя ни уменьшать, ни прибавлять скорость резко, чтобы не образовался крен. Кроме того, для продолжения благополучного полёта надо прислушиваться, не дует ли в какую-либо щёку, чтобы определить, нет ли скольжения в ту или иную сторону. Я немного и плавно сбавил газ и начал медленное скольжение.

Скорость по прибору начала расти и, когда она стала вместо 150 км/час уже 190 км/час, я начал тихонечко брать ручку на себя. В этот момент я вдруг увидел, что справа - пашня, да в такой близости, что пришлось быстро взять ручку на себя. Казалось, самолёт ударится о пашню! Но он не ударился. Неведомая сила подхватила нас и понесла через пашню вперёд. Вдруг - перед нами, в каких-нибудь 30 метрах, березняк! Ручку на себя! Летим над березняком на высоте 10 метров. Вокруг ничего не видно. Березняк кончился, снова - пашня. Видимость... Читатель, очевидно, знает, что такое густой осенний туман и какая может быть в нём видимость.

Я снял очки. Дождь режет глаза. Какой выход? Куда мы летим? Нужно вернуться назад. Но некогда взглянуть на компас! Начинаю постепенно, в прыжках снизу вверх и наоборот, поворачивать самолёт вправо, чтобы вернуться назад к Оке. Там туман приподнят над землёй. Мелькнула железная дорога. Ага, значит, на 45 градусов развернулись.

Вдруг, прямо перед самолётом - три сосны, которые я никогда не забуду. Еле успел поставить самолёт «на крыло» (*в вертикальное положение.*), чтобы не задеть их. Опять вверх, потом - прыжок вниз. И так 45 минут! Время казалось нескончаемым.

Наконец, показалась Ока. Ура, мы спасены! Соображаем: раз железная дорога промелькнула и мы, поворачивая вправо, вышли на Оку, значит, Серпухов справа. Летим вдоль Оки. Высота - 300 метров. Но что это такое? Вроде бы мы идём не к Серпухову. Посовещались и решили, что надо разворачиваться на 180 градусов: тогда долетим до Серпухова.

Долетели. Оказывается, железная дорога делала зигзаг и ввела нас в заблуждение. Взглянули на часы. Прикинули. Если мы сядем в Серпухове, то нас могут вернуть назад, так как будет уже поздно принести какую-либо пользу на манёврах. Да и соблазн был так велик - Одесса, Чёрное море... Но главное - задание!

- Давай, Боб, попробуем ещё раз?

- Конечно, Слон. Давай!

И мы снова тронулись над туманом в направлении Тулы на высоте 300 метров. Я был теперь настороже и следил за тем, чтобы облака выше нас не сомкнулись с густейшим туманом, лежащим под нами, иначе мы снова могли бы очутиться в опасной обстановке.

Вдруг мелькнул просвет. Внизу, к нашей радости, я увидел землю. Я вначале устремился к ней, но в ту же минуту дёрнул ручку на себя, чтобы не врезаться в землю. Мы летели уже около Тулы. Перед

самолётом мелькнули какие-то незнакомые холмики и вдруг, справа, совсем рядом, фабричная труба, а слева - двухколейная железная дорога. Мы летели в тумане над железной дорогой, с двух сторон обсаженной ёлками. Внимание было мобилизовано до предела. Вдруг - переходной мостик через полотно железной дороги. Пришлось прыгнуть вверх, но не высоко, а после мостика снова прижаться к полотну, ведущему на юг, к Харькову.

Вскоре над нами начало светлеть. Облачность стала прозрачной и... наконец! - синее небо засветилось над нами. Победа переполняла наши души. Я не стал подниматься выше и продолжал полёт над землёй, на высоте 20-30 метров, до самого Харькова.

В Харькове мы заправили наш самолёт горючим и вылетели в Одессу. Погода была отличная, лететь было просто и приятно. Подлетая к аэродрому в Одессе, мы увидели, что рядом с ним лежит наземный туман. Неужели, подумали мы, нам опять «повезло» и придётся садиться где-то не на аэродроме? Но, подлетев к самому аэродрому, мы облегчённо вздохнули: туман лежал буквально до границы аэродрома, но сам аэродром был открыт. Мы благополучно приземлились.

На другой же день мы с Бобом прилетели в воинскую часть. Там мы всё проверили и наладили, как полагается. Нас поблагодарили за своевременную помощь. Манёвры продолжились, а мы улетели в Одессу. Здесь вдруг обнаружилось, что у нашего мотора подтекает блок. На аэродроме никто ничем помочь нам не мог.

Старожилы одесского аэродрома подсказали нам, что в городе есть сварщик, который творит чудеса. Наше несказанное огорчение сменилось надеждой: ведь предстояло или возвращаться в Москву поездом или продолжать столь интересное воздушное путешествие. В Москве в это время - морозящие дожди, слякоть, беспросветная скука, а здесь - солнце и интересные полёты.

Сварщика-бога мы нашли. Выслушав нашу просьбу, он принял не очень обнадеживающий нас вид. Мы сообразили, что он просто «набивает цену». Быстро это поняв, мы успокоили его, предложив тут же кое-что, что нравится и модно вовеки веков и во все времена.

Пока он варил наш блок, мы сидели и чуть ли не молились на него. И вот он снял очки, небрежно положил форсунку, вынул платок из кармана и с видом победителя отёр пот со лба. Мы сияли и осыпали его похвалами. Он сошёл с самолёта и гордо произнёс:

- Скорее рассыплется весь ваш мотор, чем сваренная мною «рубашка»!

Чудо свершилось, и нашей радости не было конца. Два дня мы ждали прилёта Феди Фёдорова с каким-то служебным пакетом для нас. Он прилетел утром и выяснилось, что в нашем распоряжении есть несколько свободных дней, которые мы провели на пляже в Люстдорфе.

Однажды мы подходили к трамвайной остановке втроём: Федя Фёдоров, Боб Вахмистров и я. Трамвай уже остановился, но нам ещё оставалось пробежать примерно 20-30 метров, чтобы успеть на посадку. Очаровательный водитель (конечно, женщина) подождала нас и, лишь когда мы вошли в вагон и поблагодарили её, тронулась дальше в путь, подарив нам в ответ улыбку. Далее мы проследовали на пляж. Кругом никого не было. Мы быстро разделись и освежились в море. И вдруг увидели, что в шагах двухстах от нашего места купания лежат на животиках прелестные создания. Чтобы скрыть наготу, мы вошли в воду, доплыли до источника вечного соблазна и, так как были без трусов (впрочем, так же, как и девушки), поползли как змеи-искусители по-пластунски к их очаровательному обществу. Их шоколадный окрас, их молодость, очаровательные формы на песке восхищали гармонией с вечно прекрасной природой. Светило яркое солнце, слегка шумело море, лились манящие речи, но... всему бывает конец.

Мы с Бобом решили, что неповторимое не стоит повторять, и рано утром взвились при чудесном утреннем солнце в синее небо и с грустью в сердце полетели в Качу, на аэродром лётной школы. От Николаева до Качи мы срезали расстояние, летя над морем на высоте 10-15 метров. Стада дельфинов играли в море, освещённом ярким солнцем. Мы забыли о словах сварщика, потому что верили в его добросовестность.

В Каче, после доклада начальнику лётной школы и проведённой инспекции, вечером мы, конечно, отправились на пляж. Такой прозрачной воды мы давно не видели. Глядя с обрыва, мы восхищались чарующим прозрачным морем, а потом спустились вниз в сопровождении любезных и любознательных инструкторов школы и с наслаждением искупались. Тут же мы услышали романтическую и печальную повесть о том, что как раз в выбранном нами для купания месте однажды произошла трагедия: влюблённые, уединившись здесь под скалами, были засыпаны внезапно обрушившейся скалой. Да, бывает так: нередко сама жизнь романтична, а конец её - трагичен.

Наше путешествие продолжалось как в сказке. Утром следующего дня мы вылетели в Ростов-на-Дону. Летели без приключений на высоте 1500 метров. Когда начали спускаться, то, начиная с 300 метров и ниже, казалось, что мы спускаемся в крошечный ад: жара в Ростове стояла страшная - 40°C. Сели, подрулили к ангарам. Представились комбригу - начальнику авиачасти (не помню его фамилию, но, как сейчас, помню его внешность). Весь день мы инспектировали авиа часть и только поздно вечером сели перекусить в доме комбрига. Он был поражён тем, что мы совершенно не употребляли алкогольных напитков.

Утром мы проснулись от шума сильнейшего дождя. В нашу комнату вошёл комбриг и объявил:

- Товарищи, лететь сегодня вам не придётся: погода никудашная...

Действительно, контраст был поразительный. Вчера было 40 градусов и светило солнце, а сегодня утром - облачность 100 метров высотой и лёт, как из ведра. Ветер был сильный. Разница температуры - вчерашней и сегодняшней - составляла 18 градусов!

- Боб, - сказал я, - пора вставать.

- Да, Слон, мы, пожалуй, запаздываем.

Комбриг не поверил своим ушам. А мы спокойно умылись, слегка позавтракали и не спеша оделись в лётные костюмы.

- Товарищ комбриг, разрешите поблагодарить Вас за гостеприимство и позвольте нам отправиться на аэродром.

Он имел вид человека, оглушённого громом. Мы приехали на аэродром и вывели самолёт - наш Р-1. Спокойно и не спеша сели в кабину, как будто бы светило солнце и не было никакого дождя. Комбриг глядел на нас и глазам своим не верил.

Я опробовал мотор и попросил вынуть колодки из-под колёс. Отдали честь комбригу, я дал полный газ, и через минуту мы уже скрылись в пелене дождя. Болтало здорово. Высота полёта была 100 метров. Пройдя 100 километров, легко распознали, что нас снесло на 4 километра вправо. Изменили курс на 2 градуса и полетели дальше. Погода начала улучшаться. Прошли ещё 100 километров, и над нами засияло солнце. Благополучно приземлились в Харькове. Подрулили к ангарам. Какова же была наша радость, когда мы увидели, что Федя Фёдоров уже прилетел из Одессы и ещё копается возле своего самолёта. Дружеские приветствия, одесские воспоминания и чудесное настроение подкреплялись сознанием выполненных заданий. В нас кипела ликующая молодость. Чего нам стоил постоянный риск? Мы были молоды тогда!... До Москвы мы долетели без приключений и получили устную благодарность от начальства за успешное выполнение задания.

Вспоминаю ещё один полёт с Бобом Вахмистровым в этот же период. Мы получили задание присутствовать на первом испытательном сбросе 300-килограммовой бомбы в Липецке. Туда мы с Бобом долетели без приключений. Закончив работу, мы тронулись домой в Москву. Сводку погоды мы тогда не получали. Лететь нужно, значит и нечего раздумывать.

Утро в Липецке было хорошее. Мы взлетели. Но чем дальше, тем хуже становилась погода. Сначала появилась высокая слоистая облачность, за ней - облачность на средних ярусах. А за 200 километров до Москвы мы уже летели на 100-метровой высоте. Начался дождь, а затем стало так болтать, что ручка управления стала «гулять» от борта к борту, причём синхронно с ножными педалями. Перелетев Оку, мы увидели листья деревьев с их нижней стороны. Ветер, как мы узнали позже, был 100 км/час. Он был почти встречным, и от Оки мы летели до Москвы ровно час. Когда мы производили посадку, то казалось, что мы опускаемся не на самолёте, а на воздушном шаре, почти не

продвигаясь вперёд, хотя обороты мотора были несколько повышены. Сели мы благополучно. Дождь лил вовсю. Повернуть самолёт и подрулить к ангару было невозможно. Я сидел в самолёте, а Боб вылез и позвал механиков. Я держал повышенные обороты мотора, чтобы самолёт не покатился назад. По три человека повисли на крыльях, а четверо держали за хвост. С таким сопровождением мы черепашьям шагом добрались до ангаров.

Пошли на доклад к начальнику НОА. Не успели мы войти к нему в кабинет, как услышали:

- Ну конечно, кому же ещё могло прийти в голову летать в такую погоду!

Наш начальник улыбался и был явно доволен. Журить нас ему совершенно не хотелось. Да, когда игра на грани «чёрное проиграёт, а красное - выиграёт», то жизнь на мгновения становится прекрасной.

* * *

В этот период мною был испытан самолёт Н.Н.Поликарпова Р-5. Очень удачный, хороший самолёт. Я полностью и без задержек провёл его испытания. В последнем полёте я должен был сделать по три витка штопора в каждую сторону. Влево самолёт хорошо штопорил и хорошо выходил, а вот выход из правого штопора происходил с запаздыванием. Я повторил правый штопор и убедился, что выход из него задерживается на полвитка после трёх выполненных витков штопора, что вполне естественно. Дело в том, что на одномоторных самолётах, учитывая влияние гироскопического воздействия от вращающегося пропеллера, углы атаки на правом и левом крыльях были немного разными по величине. Поэтому выход из штопора в одну сторону был с некоторым запаздыванием. Так я и записал в отчёте. На другой день я был вызван к директору завода. Сидя, развалившись в кресле, он объявил мне, что я впредь отстранён от испытаний на «их» заводе, где главным конструктором является Н.Н.Поликарпов.

Я горжусь своей объективностью в оценке самолётов. Многим это нравилось, многим - нет. Помню, например, Иван Фёдорович Петров, ныне генерал в отставке, как-то сказал фразу: «Добросовестность Громова - это пример объективности при оценке самолёта».

А ведь объективность - самое трудное и самое необходимое в нашей повседневной жизни и труде. Но как это трудно - быть объективным, противостоять незаслуженным обидам! В таких случаях есть одно лекарство. О его рецепте я случайно узнал из рассказа моего двоюродного дяди - Михаила Яковлевича Громова. Он когда-то был знаком с одним мужичком и ездил к нему в деревню погостить и отдохнуть. Несколько лет они не виделись. И вот приезжает дядя Миша

к этому мужичку и находит его в прекрасном физическом и духовном состоянии (а возраст у того был уже приличный!). Спрашивает его:

– Как же это ты, Иван, так сумел хорошо сохраниться?

– А я, Михайло, ничего до нутра не допускаю!

Попробуйте, читатель, удастся ли Вам выдержать такое испытание «недопущанием»? Поможет ли Вам такой рецепт?

АНТ-9

Весной 1929 года в ЦАГИ была закончена постройка трёхмоторного пассажирского самолёта АНТ-9 конструкции А.Н.Туполева. Его испытания были поручены мне. Они прошли быстро, без доводок. Самолёт был очень удачным. Не могу не описать одно удивительное событие, случившееся в самом начале испытаний.

Было сделано всего несколько полётов, когда Андрей Николаевич совершенно неожиданно привёз на аэродром всю свою семью, посадил в самолёт, а я должен был поднять их в воздух. Мы все, принимавшие участие в испытаниях, восприняли этот поступок как веру в добросовестность нашего коллектива. Это обязывало нас работать наилучшим образом. Впечатление было (что и говорить!) исключительное и вызвало много лестных толков.

После испытаний в ЦАГИ самолёт был передан в Научно-испытательный институт ВВС для контрольных государственных испытаний. Лётчики НИИ ВВС заявили, что самолёт поперечно неустойчив. Заместитель начальника ВВС Я.И.Алкснис вызвал меня к телефону и спросил, что это значит. Я попросил разрешения проверить самолёт мне самому и разобраться, в чём дело. Он разрешил и добавил: «И мне доложите».

Ещё на земле по нагрузкам на штурвал я сразу обнаружил, что сильно перетянуты тросы управления. С механиком самолёта мы проверили их натяжку: они оказались действительно сильно перетянутыми и мы их отрегулировали. После этого я сел в самолёт и пригласил лётчиков НИИ ВВС полететь вместе со мною. Во время полёта они по очереди садились за второе управление. Всё оказалось в порядке: самолёт был устойчив по всем осям (направлениям). Я.И.Алкснис справедливо «пробрал с песком» (как говорится) работников НИИ ВВС. О Якове Ивановиче я расскажу подробнее несколько позже. Сейчас же мне хочется только сказать, что это был человек необыкновенной работоспособности, воли и честности по отношению к делу, людям; он вникал абсолютно во всё, что касалось авиации, и был вездесущ. Я гордился и дорожил его доверием, тем, что он выслушивал моё мнение и считался с ним.

Испытания были почти закончены, когда я узнал, что Правительство приняло решение пустить АНТ-9 в перелёт по столицам Европы с целью его демонстрации, и лётчиком назначили меня. Я был очень доволен. Второго пилота не было, и на втором пилотском сидении должен был лететь механик В.Русаков. АНТ-9 в то время был, безусловно, лучшим самолётом в Европе.

Перед полётом по Европе следовало проверить самолёт в эксплуатационной обстановке, и мне предстояло выполнить на нём предварительный перелёт по маршруту Москва-Одесса-Киев-Москва (*Вторым пилотом в этом перелёте был И.В.Михеев, штурманом - И.Т.Спирин.*).

Самолёт АНТ-9 преподнёс нам неприятный сюрприз: у магнитного компаса, установленного на специальном пульте между двумя лётчиками (сиденья лётчиков разделялись проходом), от вибрации в первом же полёте вылилась жидкость, и он не мог работать. Так как испытания нельзя было задерживать, то переделка установки компаса была оставлена без внимания.

Теперь же компас стал для меня самым важным предметом в самолёте. Я выяснил причину вибрации: концы лопастей винтов в момент работы на земле на большой мощности моторов начинали вибрировать. Если в этот момент смотреть на лопасти в профиль, то отчётливо была видна не одна линия их контура, а как бы два контура, расходящиеся к концу лопастей примерно до 2-3 сантиметров. Я обратил на это внимание аэродинамиков и прочнистов. Но кроме покачивания головой эти «мастера логарифмической линейки» ничего не предпринимали. Самолёт в это время поступил в распоряжение начальника экспедиции В.А.Зарзара (*Зарзар Валентин Ананьевич (1899-1933) - один из организаторов Общества друзей Воздушного Флота, с 1930 - член Президиума Госплана по вопросам авиации.*). Мой доклад о неисправности компаса потерпел крах: В.А.Зарзар ответил, что такой лётчик, как я, может полететь и без компаса (!). Тогда я решил сам заняться усовершенствованием установки компаса по принципу амортизации, но осуществить это перед вылетом в Одессу мне так и не удалось.

Вылет был всё же назначен. Компас поставили новый, но меня это не утешало: я знал, что через несколько минут полёта он развалится (так оно и случилось). Перед полётом я предупредил Зарзара о том, что нет гарантии в точности ориентировки. На это он объявил мне, что я просто, очевидно, нерешителен (!). Разговор на этом был закончен.

Я предложил всем занять свои места и полёт начался. Уже в самом начале погода была такой, когда, как говорят, хороший хозяин собаку из дому не выгонит. На высоте 50 метров, в дожде, пересекая отдельные обрывки облаков, мы летели на юг, ориентируясь по железной дороге, ведущей на Серпухов. После Серпухова погода стала постепенно улучшаться, и полёт можно было уже продолжать на

высоте 300 метров. Я изменил направление и полетел прямо на Одессу. В самолёте находился известный штурман Иван Тимофеевич Спирин. Но что он мог сделать без компаса? Он только следил за картой и подсказывал мне примерное время прибытия к месту назначения. Я разделял его трагическое положение, так же, как и он - моё. К счастью, погода дальше стала ясной, и дальнейший полёт не представлял трудности.

В Одессе в это время находились начальник ВВС РККА П.И.Баранов и А.Н.Туполев. Через два дня после нашего прилёта они стали пассажирами на АНТ-9. Мы тронулись в Киев при ясной погоде. Но на полпути погода начала портиться, пошёл дождь. Высота полёта стала всего 100 метров. Мы летели над лесным массивом и должны были выйти к правому берегу Днепра. Летя над лесом, я стал прислушиваться к какому-то странному звуку, примешивающемуся к звуку работающих моторов. Кроме того, начала падать скорость самолёта. Я двинул рычаги секторов управления моторами вперёд, чтобы увеличить их мощность, но скорость всё равно продолжала падать. Звук, возникший ранее, ещё более усилился. А лесной массив всё не кончался. Дождь лил проливной. Для увеличения мощности рычаги газа даны были уже почти до отказа, а скорость всё падала. Я подозревал Ивана Ивановича Погосского, заместителя А.Н.Туполева. Он пожал плечами и, так же как и я, не смог разгадать причину этого неприятного явления. Рычаги секторов газа даны на полную мощность, а скорость вместо 200 км/час - 140 км/час!

Лес вскоре пролетели. Но скорость - 120 км/час! Наконец, справа показался Днепр. Лететь дальше я уже не мог: холмы на берегу впереди нас были выше высоты нашего полёта, а набрать высоту мы уже не могли. Я твёрдо кричал спутникам: «Ищите площадку для посадки». Никто не мог помочь.

Скорость - 118 км/час. Я решил перелететь Днепр, потому что левый берег был более низким, чем правый. Пролетая мимо островка на реке, я видел, что труба на домике, стоявшем на нём, была выше высоты нашего полёта! Скорость - 115 км/час! Это уже предел. Впереди, на левом берегу, наконец-то мелькнула полоска земли. По ней тянулась тропинка, а за ней - телеграфные столбы, перелететь которые мы уже не могли.

Я сел на эту полоску со стороны Днепра. Фатальное везение. Самолёт остановился. К счастью, всё обошлось благополучно. Все мы сошли на землю и увидели: дождь разрезал полотно, обтягивающее лопасти винтов, так как на передней кромке они не были окованы. Полотно постепенно отставало всё больше и больше, как бы надуваясь карманами. Аэродинамика винтов была нарушена, что ухудшило их тягу и создало добавочный звук.

- Дате-с, нуте-с! Что мы будем делать далее? - спросил Баранов.

Андрей Николаевич быстро принял решение и скомандовал:

– У кого есть перочинные ножи? Срезайте полотно с винтов!

Нашлось несколько ножей. И.И.Погосский сел ко мне на плечи и начал срезать полотно с лопасти винта. Затем и другие таким же образом садились друг другу на плечи и чистили лопасти. Работа сопровождалась смехом. Туполев шутил и ободрял всех окружающих: «Любишь кататься, люби и саночки возить».

Когда эта процедура была закончена, то решили - несколько человек из экипажа снять с самолёта и отправить до ближайшей деревни искать транспорт. Часть бензина тоже пришлось слить. Эти меры были предприняты для облегчения веса самолёта, так как полоска, на которую я сел, была очень мала.

Мы с Андреем Николаевичем решили подняться по ветру, незначительному в это время, используя хоть и небольшой, но всё же ощутимый уклон для разбега. Против ветра подъём был опаснее, так как при этом мы разбегались в гору, в конце которой стояли телеграфные столбы с натянутыми проводами.

Затащили самолёт, насколько смогли, на самый край полоски, на взгорок. Запустили и опробовали моторы. Тряски не чувствовалось. Вынули из-под колёс подложенное бревно. Взлёт был прямо на Днепр. Хватит ли разбега до воды? Расчёт был сделан лишь на глаз, на основании опыта. Даю полный газ, и мы благополучно взлетаем до воды. Не успел я набрать 100 метров, как рядом со мною в проходе пилотской кабины появился Туполев с хитровой одобряющей улыбкой и протянул мне открытую коробочку с леденцами. Такая оценка и одобрение запоминаются на всю жизнь.

Далее до Киева мы долетели без происшествий. На другой день в прекрасную погоду мы все вернулись в Москву.

* * *

Самолёт начали готовить к перелёту по Европе. Я занялся осуществлением идеи амортизационной установки компаса. Установил его на губчатой резине и прикрепил к вырезанному из резиновой камеры кругу. Круг, в свою очередь, крепился четырьмя отростками к пульта. Таким образом, компас полностью покоился на резине и работал отлично. Воздушные винты были окованы. Так я тоже внёс свою лепту в доработку конструкции.

Экспедицию вновь возглавлял В.А.Зарзар. Среди пассажиров находились: А.А.Архангельский (Архангельский Александр Александрович (1892-1978) - авиаконструктор, заместитель А.Н.Туполева.), писатель Михаил Кольцов (Кольцов (Фридлянд) Михаил Ефимович (1898-1940) - известный журналист и писатель; вместе с П.Х.Межераупом участвовал в перелёте Москва-Анкара в 1926 году.),

его брат Б.Ефимов (Ефимов (Фридлянд) Борис Ефимович (р.1900) - известный художник-карикатурист.), многие видные журналисты и писатели (помню - был ещё Гарри) (Гарри Алексей Николаевич - журналист «Известий», написавший об этом перелёте книгу «Чудаки над Европой».).

На 10 июля 1929 года был назначен вылет самолёта АНТ-9 «Крылья Советов» в Берлин. Лететь нужно было 1600 километров без посадки. Погода была отличная, но с очень сильным встречным ветром. По расчётам лететь предстояло 10 часов. Накануне я учёл все эти условия и начал соблюдать особый режим питания, поскольку я был единственным лётчиком на самолёте и подменить меня даже на короткий промежуток времени будет некому. На втором пилотском сидении был механик В.Русаков. Удивительное явление: сознание необходимости и неизбежности сидеть неподвижно, не снимая ног с педалей, помогает не ощущать утомления от однообразности позы. Попробовал бы кто-нибудь просидеть 10 часов, например, в театре, не изменяя позы и не шевеля ногами... Видимо, основа этого явления - самовнушение. Лишнее подтверждение, что возможности человека беспредельны. Кроме того, мне пришлось одновременно выполнять штурманские обязанности при отсутствии радиоприводных средств. В моём распоряжении были лишь магнитный компас и карта-«десятивёрстка».

Вылет, конечно, задерживался из-за затянувшегося прощания провожающих с улетающими. (Никому не приходило в голову, что и как может переносить человек в силу неизбежности обстоятельств. Кто может ответить на вопрос: почему я был поставлен в такие условия?... Очевидно, прав был маршал Ф.А.Астахов, как-то сказавший: «О, этот ни в огне не сгорит, ни в воде не утонет». Да, часто приходилось вспоминать эти его слова. Вот и сейчас я его не забываю - добрые слова помнятся всю жизнь.)

Лететь пришлось на высоте 100 метров, так как внизу ветер был не так силён, как наверху. Через 15 минут после взлёта я посмотрел в салон самолёта, чтобы проверить самочувствие пассажиров. Михаил Кольцов был уже бледен и зелён: ему стало плохо. Я всегда поражаюсь ему: он стоически переносил муки «воздушной болезни», но летал безотказно. Другие пассажиры пока были в порядке. Болтало сильно и это обстоятельство многим не доставляло удовольствия.

Пока все сидели на своих местах, я сбалансировал самолёт, и поэтому лететь было легко. Но вот я вдруг почувствовал давление на штурвал: это означало, что кто-то пошёл в уборную. Я оглянулся с неодобрительной миной на лице и снял давление со штурвала триммером (особым приспособлением, регулирующим нагрузки на рычаги управления). Вскоре пассажир вернулся. Опять нужно было балансировать самолёт. И так эти хождения изредка повторялись, вызывая у меня недовольство. По этому поводу незамедлительно

появилась карикатура Бориса Ефимова: я повернулся, сидя за штурвалом с грозным видом, и из моего рта льются слова: «Опять кто-то пошёл в уборную?!»...

Лететь всё же было нетрудно. За 30 минут до посадки я предупредил В.А.Зарзара об окончании первого этапа перелёта. Он тут же написал записку, которую передал остальным пассажирам: «Уберите себя и возле себя». С этого момента все были весело настроены.

На аэродроме в Берлине нас радушно встретили наши посольские товарищи и немцы. Пробки шампанского только и щёлкали, но не все из нашего экипажа могли пить, так как ещё далеко не у всех самочувствие пришло в норму.

Хвост нашего самолёта был поставлен на электротележку и единственный человек завёл весь самолёт в ангар. Чистота и порядок в ангаре нас поразили. Но когда мы вошли в ангарную уборную, то просто не поверили, что до такой степени можно довести чистоту и в этом месте. Белоснежные полотенца. Душистое мыло. Курящиеся благовонные устройства. Сзади ангара была мастерская по сборке и ремонту моторов. Все люди - в белых халатах, нигде ни капли масла. Чистота, опрятность и аккуратность были доведены до предела.

В городе трамвай шёл по рельсам, между которыми был чистый зелёный газон. На балкончиках - только цветы. Как-то мы с В.Русаковым вышли из гостиницы и увидели такую картину: наши стояли на улице, а вокруг них на тротуаре валялись окурки. Кто-то сострил по этому поводу. Б.Ефимов, конечно, не пропустил случая и зарисовал это в свой альбом.

Когда мы переходили улицу, наше внимание было привлечено одним эпизодом: полицейский поднял жезл - сигнал, запрещающий движение; человек пять ребятишек-школьников (видимо, первоклассников) бросились к полицейскому с ласковыми приветствиями. Он перевёл их на другую сторону улицы, улыбающийся и довольный. Затем вернулся на свой пост и дал сигнал продолжать движение.

Мы осмотрели город и ознакомились со многими его достопримечательностями. Кроме того, нам предложили осмотреть немецкую авиабазу в Травемюнде. Мы полетели на нашем АНТ-9. Пригласившие нас туда летели на своём трёхмоторном пассажирском самолёте. Причём их самолёт имел явно меньшую скорость, чем наш.

Пробыв несколько дней в Берлине (*с 10 по 16 июля 1929 года.*), мы полетели в Париж и опустились на знакомом мне уже аэродроме Ле-Бурже.

Обаятельный город. Красивый, через край брызжащий живостью. Тонкий, до изощрённости, вкус во всём, начиная с пищи, вина, одежды и до архитектуры и дворцовой роскоши. Я упивался коллекциями изобразительного искусства, в частности Лувром. Описывать Париж я не стану. Ему и так давно поются хвалебные гимны. И недаром.

* * *

Через несколько дней, проведённых содержательно и весело, мы вылетели в Рим (23 июля 1929 года.). Вид Южной Франции и побережья Средиземного моря был сказочно красив. Затем мы должны были пересечь море и выйти прямо к Риму. В воздухе стояла густая дымка. Над морем я снизился до бреющего полёта. Мои пассажиры забеспокоились, но границы порядка не переходили. Над морем и в Италии стояла жара в 42-45°C. Мы летели так низко, что чудесные парусники, так поэтично украшавшие море, дополняли картину прекрасного побережья. Подлетая к берегу, я быстро набрал 1200 метров. Вскоре мы увидели залитый солнцем Рим и опустились на аэродром Литторно.

В Италии нас встречали особенно помпезно. На аэродроме был сам Бальбо - заместитель командующего ВВС Италии (*министром авиации Италии был Б.Муссолини.*). Молодой, рыжий, казалось - заряженный огромной энергией.

На другой же день, несмотря на жару, мы побывали в соборе святого Петра. Красота, грандиозность, искусство и мастерство слились в одно грандиозное целое прекрасное произведение. Памятники древности и искусства были основными предметами нашего внимания. Залитая солнцем, утопающая в тропической зелени и цветах Италия - это то, что мы видели тогда.

Я забыл сказать, что своим полётом мы наносили итальянцам ответный воздушный визит. Бальбо устроил нам приём, где нам был представлен тогдашний рекордсмен, обладатель мирового рекорда дальности полёта без посадки лётчик Маддалена. Он же, вылетев из Италии на летающей лодке, разыскал У.Нобиле, потерпевшего аварию на дирижабле «Италия» около Шпицбергена. Мы осмотрели специальную дорожку с горкой для взлёта рекордного самолёта, построенного специально для установления рекорда дальности полёта. Там же мы осмотрели Научно-исследовательский институт авиации, построенный на прежде болотистых местах. Итальянцы в то время подняли престиж своей авиации рекордными полётами на дальность и скорость. Мы знали, что 22 итальянских самолёта в строю перелетели через Атлантический океан в США и вернулись обратно через Азорские острова.

Маддалена всюду сопровождал меня и давал пояснения через переводчика. Это был высокий, красивый брюнет, обаятельный, скромный молодой пилот. Вскоре после нашего отлёта он погиб на этом же рекордном самолёте, перегоняя его из ремонтной базы в Научно-исследовательский институт. Во время полёта над морем самолёт разлетелся на мелкие части. Оба лётчика, в том числе и Маддалена,

погибли. Б.Муссолини приказал достать со дна моря все части самолёта и определить причину катастрофы. Как выяснилось, это был один из первых случаев флаттера, одного из самых опасных видов вибраций.

Наш визит был украшен замечательной прогулкой в Неаполь. Из Рима мы проехали на автомашинах до берега моря, там пересели в гидросамолёты и вдоль берега долетели до Неаполя. Осмотрев город, мы позавтракали на балконе, с которого открывался чудесный вид на город и вулкан Везувий. К обеду мы вернулись в Рим.

Через 2-3 дня вся наша экспедиция была представлена Б.Муссолини (*Муссолини Бенито (1883-1945) - диктатор Италии в 1922-1943 годах, основатель фашизма.*). На автомашинах, в сопровождении Бальбо, мы подъехали к его летней резиденции, утопающей в зелени и цветах. Бальбо шёл впереди, за ним - В.А.Зарзар, затем - я, и далее все остальные. Войдя в большую виллу, мы остановились перед входом в приёмный зал. В этот момент по лестнице, ведущей на второй этаж, быстро сбегала молодая девушка, жгучая брюнетка с громадными чёрными блестящими глазами. Поражённая видом незнакомых людей и, видимо, не ожидавшая такой встречи, она так же быстро, как и сбегала с лестницы, остановилась. Затем, улыбнувшись, вспорхнула и улетела снова наверх.

- Это - дочь Муссолини, - шепнул нам Бальбо.

Мы всей экспедицией прошли в круглый зал. Через несколько минут вошёл Б.Муссолини. На нём был светлый чесучовый костюм. Поздоровавшись и пожав всем руки, он встал в непринуждённую позу, скрестив руки на груди. Это был человек средних лет, небольшого роста, широкоплечий, могучего телосложения. Крупное лицо с большими чёрными блестящими глазами и мощной, выдающейся вперёд челюстью производило впечатление необычайной воли. Он держался просто, без какой-либо наигранности. Побеседовав минут пятнадцать, он попрощался со всеми и вышел из зала. Бальбо с восхищённым видом воскликнул, подняв вверх правую руку:

- Теперь вы понимаете, что мы готовы умереть за него!

Мы промолчали, но подумали: «За кого, а главное, за что вы готовы умирать?».

На другой день Бальбо устроил прощальный банкет на аэродроме, на открытом воздухе. На банкете присутствовали наиболее известные итальянские лётчики.

Перед отлётом мы поехали готовить самолёт. Стояла жара в 45°C. За самолёт нельзя было взяться голыми руками. Наш механик, чтобы не запачкаться, надел поверх трусов лёгкий комбинезон. Когда он залез на крыло и, забыв о жаре, лёг на него животом, намереваясь открыть капот мотора, то подскочил, как карась на сковородке: живот был слегка обожжён. Мы решили на другой день (*29 июля 1929 года.*) лететь в Марсель, где произвести посадку для дозаправки самолёта, чтобы далее лететь до Лондона без посадки. Полёт до Марселя был

прекрасной воздушной прогулкой. Там мы успели позавтракать и попробовать лучших в мире марсельских сардинок. Но настроение было омрачено сообщением об ухудшении погоды на пути нашего дальнейшего следования.

* * *

При вылете из Марселя на небе с северо-западной стороны появилась высокая слоистая облачность. Это было плохим предвестием. Я взлетел из Марселя с тревожной мыслью: успеть бы пролететь гористые места. Выскочив на равнину, я при любой погоде сумел бы долететь хотя бы до Парижа. Облачность понижалась, но горы мы проскочили. До Парижа оставалось километров двести. Погода в месте посадки была неизвестна, а так как приводные радиостанции отсутствовали, то и точно сориентироваться было нельзя. Лететь над облаками или в облаках было невозможно, и поэтому мы шли на высоте 300 метров, под самыми облаками. Я, ориентируясь визуально, вёл самолёт над рекой. Облачность всё более и более понижалась. По опыту я знал, что над рекой препятствия маловероятны. Вдруг самолёт мгновенно перешёл в пикирование. Я быстро взял штурвал на себя, но полностью выбрать его мне помешал картодержатель. Быстро его отбросил. Русаков, видя, что мы сейчас упадём в лес (так как высота была очень небольшой), убавил газ, чем усугубил пикирующий момент. Я снова вывел моторы на полную мощность и выбрал штурвал до отказа на себя, успев при этом погрозить кулаком механику, чтобы он не вмешивался. Самолёт вышел в горизонтальный полёт метрах в тридцати над деревьями. На ножных педалях и штурвале чувствовались очень сильные удары от руля высоты. Штурвал был выбран на себя настолько, что между ним и моей грудью было пространство не более одного дюйма (*2,5 сантиметра*). Мгновенно оценив положение, я начал искать глазами площадку для посадки, так как понял, что по неизвестной мне причине возникла сильнейшая вибрация типа бафтинга. Слева я увидел площадку, подходящую для посадки, но на ней паслись бараны. Ещё через полминуты я увидел сероватого цвета лужок за рекой, как мне показалось, вполне годный по размерам для приземления. Штурвал и педали вырывало со страшной силой. Я устремился на сероватый луг и благополучно, хотя и с большим трудом, приземлился. Сероватый цвет луга сулил наибольшую вероятность благополучного приземления, ибо сероватый цвет обычно гарантирует сухой луг, а очень зелёный - указывает на то, что грунт может быть сырым, вязким, и даже болотистым.

Когда самолёт остановился, я не выключал моторы: жаль было тратить сжатый воздух баллонов для нового запуска. Моторы работали

на малом газу. Выйдя из самолёта, я обратил внимание на то, что люк на верхней центральной части крыла был открыт. Я как-то сначала не придавал этому значения. Мне думалось, что раз самолёт перешёл в пикирование, то, возможно, что-то случилось со стабилизатором. Осмотрели его. Всё оказалось в полном порядке. Попробовали увеличить мощность моторов, каждого в отдельности. Тоже всё было в порядке.

Механик залез на центроплан, осмотрел тросы управления рулями и закрыл люк. Все вопросительно смотрели на меня. Я спросил Архангельского:

– Вы ощущали толчки в самолёте?

– Нет, ничего не чувствовал. Наверное, просто погода плохая, болтало и тебе чего-то показалось.

Зарзар тоже смотрел на меня как-то недоверчиво.

– Садитесь, – сказал я.

Моё самолюбие было сильно задето, и я принял чудовищно опасное и необоснованное решение, поддавшись чужому влиянию. До сих пор не могу простить себе этот поступок. Мы взлетели, и я снова повёл самолёт над рекой, но теперь настороже. Эта настороженность оправдала себя.

Минут через пять после взлёта вдруг вновь повторилось то же явление. Как только самолёт мгновенно опустил нос, я выбросил картодержатель и, еле-еле справляясь с управлением, повернул самолёт назад, ощущая сильный бафтинг на рулях. Я полагал, что уже проверенная площадка вернее, чем какая-либо другая, поэтому и решил вернуться. Наконец сел. Выключил моторы, вышел из самолёта и увидел, что люк вновь открылся. Я обратился к Александру Александровичу:

– Вы видите: люк опять открыт?

– Да, вижу, – ответил он.

– Так вот, теперь я убеждён на все сто процентов, что бафтинг вызван изменением потока воздуха на оперении из-за открытого люка.

Когда открыли капот центрального мотора, то оказалось, что один трубчатый стержень моторной установки лопнул (и это при 15-кратной прочности!). Архангельский развёл руками и согласился с моим мнением.

В полутора километрах от места нашей посадки был небольшой городок. В нём, как и во всех городах Франции, была гостиница с гаражом. В гараже, конечно, нашлось всё необходимое для сварки. Утром трубка была заварена. Люк мы скрепили так, что сомнений в его надёжности больше не могло быть. Дело в том, что крепление люка оказалось ненадёжным: конусные шпильки входили в уши, но в полёте сильноразрежённый воздух над люком несколько сгибал шпангоуты люка, и шпильки выезжали из своих гнезд. Теперь всё было сделано на совесть.

Погода, как по заказу, с утра стояла отличная. Мы взлетели, чтобы проследовать в Лондон. Пролетая над аэродромом Ле-Бурже в Париже, Александр Александрович попытался уговорить меня приземлиться, чтобы проверить крепление люка перед перелётом через Ла-Манш. Я наотрез отказался, так как мы сами закрепили люк.

Подлетели к Ла-Маншу. Я летел над ним на высоте 20 метров. Пассажиры мои притихли, и, казалось, боялись шевельнуться. Вскоре мы увидели меловые берега Англии. Погода здесь была другой, но вполне можно было лететь на высоте 300 метров. Вскоре мы благополучно опустились на аэродром Кройдон под Лондоном (*30 июля 1929 года.*). Нас встретил Андрей Николаевич Туполев. Он расспросил нас о том, что у нас случилось в пути. Мы рассказали. Он, конечно, подтвердил наше предположение о возникшем бафтинге из-за открытого люка и тут же рассказал, что у англичан на одном из опытных самолётов случилась такая же история, и пилот тоже с трудом справился с самолётом. Но если бы мы разбились, никто не догадался бы о причине катастрофы. Всё хорошо, что хорошо кончается.

* * *

Солидный Лондон на каждом шагу знакомил нас с английскими традициями и строгим укладом жизни. Прямо с аэродрома мы были доставлены в одну из лучших гостиниц Лондона. Здесь царила полная тишина. Солидный мрак толстых стен, чопорность обстановки и прислуги несколько не изменила нашего весёлого настроения.

В отеле «Сесиль», где мы остановились, нас встретил Александр Александрович Микулин, знаменитый конструктор авиадвигателей. Как известно, и А.А.Архангельский, и А.А.Микулин отличаются «острым язычком». Остротам и смеху не было конца.

Микулин поселился с нами: у нас были две смежные комнаты. Как водится, решили с дороги перекусить. Идти в общий зал нам не хотелось, и мы решили заказать себе что-нибудь прямо в номер. Официант принял наш заказ и исчез. Мы с Архангельским начали готовить небольшой столик. Сняли с него лампу и ещё что-то, поставили на середину комнаты и начали прибирать вещи. Но не успели мы закончить приготовления, как вдруг раздался стук в дверь. Александр Александрович открывает и официант вкатывает в комнату столик на колёсиках, на котором всё, что мы заказали. Архангельский не преминул объявить:

– Вот как нас учат, русских дураков.

Утром следующего дня с Александром Александровичем Архангельским снова было приключение. Он решил привести в порядок свой костюм. Был вызван служащий, и Архангельский отдал ему

погладить свой костюм. Через несколько минут я услышал тревожный вопль Александра Александровича:

- Что я наделал? Я отдал костюм, а в брюках все мои документы, деньги и прочее!

Я посоветовал ему немедленно вызвать того же служащего. Он так и сделал. Вызвав этого человека, он попросил его на минуту вернуть брюки. Служащий исчез и через несколько минут появился перед нами, но... не с брюками, а со всем тем, что Архангельский хотел вынуть из карманов. Служащий объяснил, что брюки уже погладили...

Кроме музеев и увеселительных заведений англичане предложили нам съездить и осмотреть авиамоторный завод фирмы «Роллс-Ройс». До завода было 200 километров.

- Сколько это займёт времени? - спросили мы.

- Мы выедем на поезде утром и вернёмся к обеду, т.е. к шести или к восьми часам вечера. Это зависит от того, сколько времени займёт осмотр завода, - был ответ.

Нам не верилось в такую быстроту. Но не верить было нельзя, пришлось соглашаться.

Завтракали в поезде. Поезд шёл со скоростью 112-115 км/час, нигде её не сбавляя, даже на крупных станциях. Ехали менее двух часов, с одной остановкой. К нашему приезду были поданы автомобили «Роллс-Ройс», как известно, лучшие в то время в мире. Такими же были и авиамоторы этой фирмы.

На заводе нам показали в работе на стенде авиационный двигатель мощностью 800 л.с. Это была опытная новинка. Англичане, показывая нам кузнечный цех, с гордостью заявили, что закалку стали у них ведёт из поколения в поколение один род (не помню, к сожалению, их фамилии). Традиции может быть и хорошая вещь, но далеко не во всём. Как известно, завод славился качеством и надёжностью выпускаемой продукции на весь мир.

Осмотрев производство, после ланча, мы действительно вернулись в Лондон к шести часам вечера (*2 августа 1929 года.*). Нас предупредили, что если мы хотим отдохнуть, то нужно выставить на дверь специально заготовленную надпись: «Прошу меня не беспокоить». В этом случае, как сказали нам, «сам король Англии к Вам не постучит». И действительно, тишина в номере была поразительная. Если же Вы просите, например, разбудить Вас ровно в пять часов, то Вас разбудят с точностью до минуты. Но что удивительно, через пять минут к Вам постучат снова, чтобы убедиться, что Вы встаёте и не заснули опять.

Мы побывали также и на самолётостроительном заводе «Фери» (*1 августа 1929 года.*). Конструктор Фери был громадным, «баскетбольного» роста, человеком с орлиным носом. На нём были модные в то время брюки необыкновенной ширины внизу, называемые у нас «клёш». На такой фигуре это очень бросалось в глаза. Его истребитель «Фери Ферфляй» славился тогда, как передовая машина.

Борис Ефимов не преминул изобразить эту колоритную фигуру в карикатуре.

В Лондоне я купил себе фетровую шляпу. Она до сих пор жива, хотя и вышла из моды.

В одном из увеселительных заведений, которое мы посетили, зрители сидели в ресторанной обстановке, а на сцене шли выступления артистов. Содержание выступлений носило, главным образом, комичный характер. Но нам было смешно смотреть на англичан-посетителей: они старались скрыть свой смех, так как у них считалось неприличным громко смеяться в общественном месте, так же как и громко разговаривать. Нам было преподнесено выступление явно агитационного характера: рабочие сидели на крыше дома и рассуждали на политические темы, главным образом, о том, что рабочий класс должен быть интернационален. Но вдруг их внимание привлекал начавшийся футбольный матч. Играли англичане и французы. По ходу соревнования посыпались реплики, которые явно говорили о ярко выраженных национальных симпатиях. Когда англичане забили гол французам, то ликование рабочих вылилось в бурю восторгов. Занавес опустился.

* * *

После тёплых приёмов и проводов мы перелетели из Лондона в Варшаву *(по пути сделав остановки в Париже и Берлине.)*. Здесь пробыли недолго *(7-8 августа 1929 года.)* и благополучно вернулись в Москву. Было много написано об этом путешествии участниками экспедиции - Кольцовым, Гарри и другими. Много карикатур было опубликовано Ефимовым.

Но когда я вспоминаю вынужденную посадку, то думаю, что мы были на волосок от смерти. Если бы высота полёта была на 30-40 метров ниже или это явление произошло в облаках при полёте по приборам, то никто никогда бы не узнал, отчего мы погибли. Но, наверное, нам, как говорят, «на роду не было написано» разбиться. Хотя подобные полёты тогда особенно ничем и не отмечались, удовлетворение у меня от них было глубокое.

1930-Е ГОДЫ

После смерти А.И.Томашевского, участника перелёта Москва-Пекин, я стал шеф-пилотом-испытателем А.Н.Туполева. Это - человек солидный,

вникающий до конца в любое слово лётчика. И уж если он скажет своё обычное резонное «Спокойно», то это значит, что с его стороны сделано всё, что только его голова и совесть могут сделать в данном случае. Полетав на его самолётах и поработав с Андреем Николаевичем, не захочется летать ни на каких других. Этот одарённый человек не только сумел собрать вокруг себя самых порядочных и самых талантливых людей и организовать дело с размахом и дальновидностью, но и всегда помогал людям, попавшим в беду или тяжёлое положение, всегда обращался с людьми так, что на всю жизнь снискал к себе уважение и любовь.

Вскоре на испытания вышел Р-6, двухмоторный самолёт. К тому времени я уже достаточно созрел, чтобы полететь на любой конструкции. В сущности, все самолёты летают одинаково (если они устойчивы по всем направлениям). Но в первый же вылет на Р-6 я чуть было не угодил на «тот свет», где обычно и заканчиваются неудачные полёты.

Взлетев, я сразу же по реакции рулей определяю признаки устойчивости самолёта, т.е. его нормального и надёжного поведения. Всё как будто бы было хорошо, и я стал набирать высоту, держась по возможности ближе к аэродрому (на случай вынужденной посадки). Эта предосторожность и спасла меня.

Через три минуты после взлёта термометр воды правого мотора вдруг сразу скакнул до 100°C. Я сбавил газ и выключил зажигание, но мотор, задрожав, заклинился. Я вынужден был дать полный газ левому мотору, чтобы продолжать полёт на той же высоте. Аэродром был слева, город - справа. Чтобы повернуть самолёт на 90 градусов и спланировать на аэродром, не хватало эффекта от руля направления. Сбавив газ, я увидел, что самолёт снижается, и понял, что сяду на крыши, не дотянув до аэродрома. Накренив самолёт в сторону работающего мотора и сбавив газ, мне удалось развернуться. Но как только я увеличивал мощность левого мотора, самолёт снова сворачивал от аэродрома: не хватало руля направления. И так эта борьба продолжалась до тех пор, пока, наконец, чуть не цепляя за крыши, мне не удалось сесть поперёк старта.

Причина остановки мотора была определена тут же: водяной радиатор развалился, вода вытекла, а мотор мгновенно перегрелся. Решено было слегка увеличить руль направления и несколько облегчить нагрузки от руля высоты. Когда всё было готово, я снова пошёл на взлёт.

При отрыве от земли, по мере возрастания скорости, нагрузка на штурвал начала расти. Я стал переставлять стабилизатор от себя, но давление, вместо того, чтобы уменьшиться, стало ещё больше возрастать (!). Может, перепутаны тросы управления стабилизатором? Нет, я их сам проверял перед полётом! Тогда что же это за явление? Ответа себе я дать не мог. Прекратив этот эксперимент из

осторожности, я облетел круг и сел. Но глубины руля высоты при посадке не хватило, так как стабилизатор был с более положительным углом атаки, чем ему было положено. Посадка всё же была благополучной.

Как всегда при вылете на новом самолёте, А.Н.Туполев и все ведущие люди из его КБ наблюдали полёт. Когда я подрулил и сообщил Андрею Николаевичу и Ивану Ивановичу Погосскому, возглавлявшему аэродинамиков КБ, о странной реакции самолёта от работы стабилизатором, они задумались. Стабилизатор правильно реагирует на соответствующие действия штурвалом, регулирующим его положение. Что же тогда могло вызвать давление на штурвале управления в противоположную сторону? Иван Иванович пришёл к заключению, что это - перекомпенсация руля высоты. Для простоты выхода из положения было решено увеличить немного площадь руля высоты путём его наращивания. Была вклёпана дюралевая полоса в заднюю кромку руля высоты. Таким образом, увеличивалась площадь самого руля, а процент роговой компенсации уменьшался. Снова был совершён полёт - всё стало нормально. Так я впервые познакомился с перекомпенсацией руля.

Но однажды перекомпенсация снова поймала меня, да так, что я опять был на грани жизни и смерти. Или, по нашей поговорке - «дон Педро был уже в пасти крокодила, как вдруг раздался выстрел»... Громадный самолёт с шестью моторами: четыре мотора на крыльях и два - на специальной установке над фюзеляжем, расположенные тандемом (т.е. один за другим). Это был предварительный уменьшенный вариант «Максима Горького» (*имеется в виду самолёт ТБ-4 (АНТ-16).*). Ясно, что конструктору хотелось по возможности облегчить нагрузки от крупнейших рулей. Поэтому процент компенсации был сделан предельным.

Как только самолёт оторвался от земли, я почувствовал, что нагрузки от руля высоты возникают в направлениях, противоположных обычным. Самолёт, как бы, слегка стремился нырять то вверх, то вниз. Садиться сразу после взлёта - катастрофа, нужно облететь круг и сесть на аэродром. В довершение неприятного положения, когда я стал выполнять небольшой вираж - поворот вправо, я почувствовал сильное давление на левую педаль. Я подумал, что остановился крайний правый мотор. Я прибавил ему мощности, но давление на педаль ещё более возросло. Тогда я убавил мощность, но давление было так велико, что нога еле удерживала педаль. Я стал знаками давать понять своему второму пилоту Коле Журову (*Журов Николай Семёнович (1897-1935) - лётчик-испытатель ЦАГИ, погиб при катастрофе самолёта «Максим Горький».*), чтобы он помог. Но он не понимал! Нога так устала, что ещё бы несколько секунд - и я бы отпустил педаль. Казалось, я удерживаю педаль одной силой воли, а нога в бедре горит от напряжения (так её жгло от боли). Тогда я снял ногу с правой педали и стал обеими ногами

давить на левую педаль. Коля догадался, в чём дело и тоже стал помогать. После этого я смог снять правую ногу с левой педали. С одной-единственной мыслью: как бы скорее сесть на землю, мы, наконец, облетели круг. Да ещё и на аэродроме, на месте посадки, была огромнейшая лужа, не хуже той, миргородской, которую так красочно воспел Н.В.Гоголь. Но всё и на этот раз обошлось благополучно.

Я вылез из самолёта и, прихрамывая на первых шагах, подошёл для объяснения о происходившей борьбе со стихиями к В.М.Петлякову (*Петляков Владимир Михайлович (1891-1942) - авиаконструктор, впоследствии руководитель КБ, создавшего бомбардировщик Пе-2.*), ведущему конструктору этого самолёта. Большие физические нагрузки, необычно сосредоточенное внимание на управлении очень мешали творчески мыслить во время полёта. Одно мгновение отделяло нас от катастрофы. Но всё вскоре забывается в процессе работы. Через день рули были переделаны, и мы, как ни в чём не бывало, отлично летали на этом же самолёте.

Снова потекла обычная испытательская работа. Обычной она была до тех пор, пока всё было привычно и принципиально знакомо.

Но вот появился ТБ-3. Это был крупный четырёхмоторный бомбардировщик конструкции А.Н.Туполева. Мне было предложено его испытать.

Самолёт стоял на аэродроме перед ангарами, повёрнутый носом в поле. Вместе со мною в полёт должен был идти механик В.Русаков, летавший на АНТ-9 по столицам Европы.

Я пришёл, сел в кабину, взялся за штурвал, взглянул на землю и был ошеломлён. Над землёй я был теперь не на высоте двух метров, как обычно, а на четырёх! Аэродром, казалось, уменьшился в 4 раза. Земля выглядела так далеко и непривычно, что я не мог себе представить, как буду совершать посадку. Глядя на землю, я взял штурвал на себя, как это требуется во время выполнения посадки, и... ничего не понял. Расстроенный, я сошёл с самолёта. Как же быть - ведь отказываться нельзя, всё равно кто-то же должен полететь и благополучно приземлиться!

Я сел в самолёт ещё раз. Снова взял штурвал на себя и начал смотреть на землю, как во время посадки. И как будто начал привыкать. Но вдруг на то место на земле, куда был устремлён мой взгляд, вышел механик. Он был, казалось, очень далеко и вроде даже в уменьшенном размере. Опять стало непонятно. Я снова ушёл.

Через несколько минут я ещё раз сел в самолёт и снова принялся смотреть на землю, как это требуется при выполнении посадки. Посидев минут пять, я, наконец, почувствовал, что теперь ясно отдаю себе отчёт в том, что посадка возможна. Выруливая на старт, я смотрел на землю, и это ещё более реально способствовало выработке

привычки видеть землю как во время посадки. Теперь я был уверен в себе.

Перед первым вылетом я обычно выруливал, включал двигатели на полную мощность и проверял реакцию самолёта на действия рулей, доводя скорость разбега до максимальной, какую позволяли размеры аэродрома. На ТБ-3 при первой такой пробежке, когда двигатели были на полной мощности, я заметил, что самолёт начало разворачивать. Я прекратил разбег и заметил, что рычаги секторов газа не в одинаковом положении: они сползают от обычной лёгкой вибрации. Закрепление их было явно несовершенным. Тогда я попросил механика при снятии моей руки с рычагов газа придерживать их до того момента, пока я снова не возьму их в руки. При взлёте он точно выполнил мою просьбу. Но когда самолёт оторвался от земли, я, взглянув на мгновение на механика, заметил, что он необыкновенно бледен и, видимо, сильно волнуется. Через минуту я уже взял рычаги газа сам и управлял штурвалом одной рукой. После первого испытательного полёта я посадил самолёт отлично. Рычаги секторов газа были быстро усовершенствованы.

С тех пор, как я вылетел на «Вуазене» самостоятельно, я не имел ни одного провозного полёта. Я всегда придавал огромное значение самостоятельности. Ведь радиосвязи лётчика с землёй тогда ещё не было. Мне не нужно было никаких провозных полётов даже после каких-либо вынужденных перерывов в полётах. Никто никогда не проверял мою технику пилотирования. А после случая с ТБ-3 я всегда пользовался методом сидения в кабине перед вылетом на новом самолёте, чтобы привыкнуть к виду земли при посадке и чтобы запоминания расположение приборов и их назначение. Этого мне было достаточно для надёжного выполнения полёта. «Его пример - другим наука».

* * *

Перед тем, как перейти на работу лётчиком-испытателем из НИИ ВВС в ЦАГИ в 1930 году, вспоминаю, мне пришлось выполнить последний испытательный полёт в НИИ ВВС, решивший судьбу четырёхмоторного бомбардировщика Д.П.Григоровича ТБ-5 (*М.М.Громов ошибается - описываемый полёт был 22 мая 1932 года.*). Самолёт представлял собой моноплан с высоким расположением крыльев и был оснащён множеством приборов, а вокруг моторов было укреплено много заборных трубочек, ведущих к соответствующим приборам. С каждой стороны под крылом было по два мотора воздушного охлаждения, расположенных tandemно. На самолёте была перегородка, отделявшая переднюю кабину от хвостовой части. В передней кабине было два пилотских места: на одном разместился я, на другом - штурман,

записывавший показания различных приборов. Несколько сзади, за пилотской кабиной (за спиной штурмана), была кабина механика. В хвостовой части находилась кабина с турелью, в ней разместились двое: Макс Аркадьевич Тайц (*Тайц Макс Аркадьевич (1904-1980) - впоследствии - заместитель начальника ЛИИ, профессор, доктор технических наук.*) и Александр Васильевич Чесалов (*Чесалов Александр Васильевич (1898-1968) - впоследствии - начальник ЛИИ, профессор, доктор технических наук, генерал-майор-инженер.*) (два корифея науки). В хвосте находилась ещё одна турель: в ней находился инженер Даниил Степанович Зосим (*Зосим Даниил Степанович (1904-1987) - впоследствии - заместитель начальника ЛИИ, начальник ЛИИДБ ОКБ А.Н.Туполева.*). Сообщения и связи между передней и задней кабиной не было, более того, между ними была сплошная стенка.

Мы взлетели с Центрального аэродрома и, постепенно набирая высоту, облетели Москву с юга, дойдя до её юго-западных окраин. Замерив потолок самолёта, мы начали спуск, обходя Москву также с юга, т.е. оставляя её справа от нашего самолёта. Когда полёт проходил уже над южной окраиной Москвы, на высоте, примерно, 500 метров, я вдруг услышал душераздирающий крик механика (*А.Г.Васина.*):

- Михал Михалыч, пожар! Горим!

Я оглянулся назад влево и увидел, что задний мотор на левом крыле весь объят пламенем. Я крикнул механику:

- Закрой бензин!

Он молниеносно юркнул к себе в кабину, и я почувствовал какой-то удар в момент закрытия доступа бензина в мотор. Винты продолжали вращаться. Но, отдав приказание механику, я мгновенно перевёл самолёт в правое скольжение, чтобы пламя не загло фюзеляж. Через несколько секунд я выглянул ещё раз. Пожара не было, но не было и заднего мотора. Я был в ужасе: неужели мотор оторвался и убил кого-нибудь на земле?! Штурман, сидевший рядом, влез с ногами на сидение и приготовился выпрыгнуть с парашютом. Я крикнул ему, погрозив кулаком:

- Сидеть!

Планируя, я увидел, что дотянуть до Центрального аэродрома не могу, так как на скольжении потерял много высоты. Пошёл на аэродром в Фили. Осталось 100 метров высоты. Под нами - провода высокого напряжения, пасётся скот. Понял, что и до аэродрома в Филиях немного не дотягиваю. Крикнул механику, чтобы он включил бензин. Он так и сделал. Моторы заработали на несколько секунд, и мы оказались над границей аэродрома. Включая моторы, я рисковал, потому что снова мог возникнуть пожар. Но я рассчитывал, что мы успеем, возможно, сесть благополучно.

Всё, действительно, обошлось. Я снова выключил моторы: мы приземлились, самолёт остановился. Я сошёл на землю и... о, чудо!... увидел, что отвалившийся мотор застрял на шасси и даже не зажал

колёса. Никто не убит, какая радость! «Сколько же раз может везти человеку?!» - подумал я. Но бледный Макс Аркадьевич Тайц сообщил мне, что, когда отвалился мотор, Александр Васильевич Чесалов выпрыгнул с парашютом. Они с Зосимом видели, что парашют раскрылся. Дело в том, что Чесалов думал, что если загорится фюзеляж, то Тайц не успеет выпрыгнуть. Поэтому он поступил правильно.

От ангара в это время к нашему самолёту бежали почти все механики, работавшие около самолётов. Они наблюдали всю картину нашего «спектакля» в воздухе: громадное пламя, затем - прыжок с парашютом, и вот - посадка с мотором, висящем на шасси... Меня подхватили на руки и начали качать - здесь все меня хорошо знали. Шутили:

- Ну, конечно, только с Громовым такие дела могли так окончиться!

Конечно, нет. Но мне и на этот раз (далеко не в последний) просто повезло. Вопрос о самолёте решился сам собой.

* * *

Когда меня спрашивают: сколько часов я налетал, то мне хочется ответить словами поэтессы В.Тушновой:

Ведь жизнь измеряют, Вы знаете сами:

Когда - годами, когда - часами.

Знаете сами: лет пять или десять

Минуте случается перевесить.

Часы бывают разные и по-разному насыщенные событиями. Кроме того, я их просто никогда не считал и не записывал, тем более что один полёт совершенно не похож на другой. В хорошую погоду полёт куда-нибудь далеко не представляет никакой трудности, а скорее даже приносит удовольствие, потому что можно познакомиться с чем-нибудь до сих пор невиданным. Но бывают и такие полёты, очень короткие по времени и исчисляющиеся минутами, которые ставят пилота в такое положение, что эти минуты кажутся вечностью. И считаешь за счастье, что остался цел и снова ходишь по нашей чудесной планете. Такие минуты иногда обогащают и знания, и ощущения, их можно никогда не найти в длительном полёте.

Например, как в начале испытаний Р-6, когда два дня подряд происходили «сюрпризы» в полётах, которые длились по 5-7 минут (о которых я рассказывал выше)... Или первый вылет самолёта АНТ-16, о котором я тоже уже рассказывал. Когда тот раз я приземлился, то мне показалось, что я никогда не был так близок к катастрофе. Всегда кажется, что именно в этот раз... Но сколько же их было, таких моментов в моей практике...

Я опускаю описания многих испытательных полётов, которые прошли гладко. В них ощущались лишь моменты волнения, как и всегда перед первым испытательным полётом опытного самолёта или перед проверкой на прочность на максимальной скорости... Иногда это усугублялось противным ощущением. Собираешься, например, лететь проверять эту прочность. Лето. Стоит жара, но так как кабина открытая, а на высоте 5000 метров холодно, то надеваешь тёплый комбинезон, унты и уже вспотевший садишься в самолёт. Ожидаешь... А все кругом ходят в лёгких костюмах. А потом проходит несколько минут и механик объявляет:

– Михал Михалыч, сегодня ничего не выйдет...

Значит, что-то неисправно. Раздеваешься и ходишь весь день с сознанием, что всё равно предстоит нечто вроде «чёрное проиграть, а красное выиграть».

Когда меня спрашивают, на скольких типах самолётов я летал, и какие из них мне больше нравятся, то мне легче ответить - на каких самолётах я не летал. А какие больше нравятся... На этот счёт вспоминается следующая история. Когда Наполеон спросил маршала Нея о том, лошади какой масти ему больше нравятся, то Ней ответил:

– Ваше императорское величество, когда я сижу на серой, то мне кажется, что лучше гнедая. Когда сижу на гнедой, то мне больше нравится рыжая...

– Можете не продолжать, - воскликнул Наполеон, махнув рукой.

Я начал обучение на самолёте «Фарман-IV». Это один из самых первых самолётов, появившихся в авиации. Теперь его вряд ли можно найти в сохранившемся состоянии, можно только увидеть на фотографии. И вплоть до появления реактивных самолётов я летал, за малым исключением, почти на всех типах самолётов. Не летал, хорошо помню, только на И-16 конструкции Н.Н.Поликарпова, потому что он был неустойчив и с плохим обзором. Не летал на И-5 и Ла-5. На последнем - из-за громадных габаритов мотора, закрывавшего обзор. Ещё не летал на ЛаГГ-3 - он мне не нравился из-за тяжести конструкции, и, конечно, на некоторых опытных образцах разных конструкторов, которые не были приняты в серийное производство. Мне было совершенно одинаково интересно и просто летать на всех типах самолётов - от самых маленьких до самых больших (например, на «Максиме Горьком»). Ни величина самолёта, ни количество моторов меня не смущали. Все самолёты летают одинаково надёжно и просто, если они устойчивы по всем осям. Хотя и все самолёты, как и люди, наделены своей индивидуальностью. На каждой машине, как говорили раньше, «взлёт опасен, полёт приятен, а спуск труден». Это определение родилось ещё на заре авиации.

Для работы по испытанию самолётов новых конструкций качество пилотирования должно быть доведено до грани искусства. Но без смелости такая работа, даже при отличном пилотировании, как

показала практика, не позволяет решать многих вопросов при проникновении в область ещё неизвестного, так как не доходит до тех глубин, за которыми кончаются научные знания, и начинается область неизведанных тайн.

Субъективное мнение лётчиков-испытателей далеко не всегда удовлетворяет конструктора, любящего своё создание, как новорождённое обожаемое дитя. Это чувство понятно.

Иногда при испытаниях появляются «недобрые предвестники» опасных явлений, которые нельзя предвидеть, обладая научными знаниями, накопленными до сего времени. Если лётчик-испытатель сообщает их конструктору, то его решение обычно сводится к советам подходить к их преодолению с осторожностью. Но сущность остаётся той же самой: нужно пробовать ещё раз и постараться дойти до тех же пределов, которых требуют расчётные данные. Однако, если лётчик заявит, что «предвестники» не позволяют этого делать, то он отстраняется, а на его место, иногда под видом консультации, садится другой. И бывают разные исходы - результаты как положительные, так и отрицательные. Тот лётчик, который не переступил порога «предвестников», попадает в ряды непередовых, а переступивший - либо делается ведущим и идёт дальше на первых ролях, либо... погибает. Бывает, правда, реже, что погибает самолёт, а лётчику удаётся спастись - тогда «погибает» конструктор.

Не называя фамилий, приведу один пример. Один отличный лётчик при испытании новой конструкции самолёта должен был снимать максимальные скорости по площадкам. Увеличивая постепенно скорость, он почувствовал незначительные резкие вздрагивания и подкрадывающуюся мелкую вибрацию. Он сбавил скорость - явления исчезли. Начал увеличивать - «предвестники» снова появились. Он прекратил испытания и доложил конструктору.

Поскольку за ведущим испытанием лётчиком теперь укоренилось «звание» осторожного, то, несмотря на его громадный опыт, отличное пилотирование и грамотность, конструктор попросил продолжить испытания другого лётчика, обладающего всеми этими качествами, но плюс имеющего славу храброго и смелого. И он тоже перешёл границу «предвестников». Сразу же возникли сильнейшая вибрация. Лётчик был вынужден выпрыгнуть с парашютом и остался жив и невредим. От самолёта же остались лишь воспоминания в виде большой воронки в земле, на дне которой была вода, украшенная переливающимися цветами радуги от жиров масла и керосина, да мелкие обломки. Конструкторское бюро было расформировано.

Такие подлинно героические поступки лётчиков не отмечаются наградами, если они заканчиваются отрицательным результатом. Не отмечаются они наградами и в том случае, если удалось спасти самолёт и себя, и в конечном итоге довести самолёт до окончательного положительного результата, но данный самолёт оказывается

уступающим конкуренту. Весьма редко лётчики награждаются лишь за целый ряд удачных испытаний в течение многих лет.

Но при этом нужно не забывать, что год испытательной работы считается за два года. Причём долгое время такое исчисление было принято лишь в военных приёмах и институтах, где проверяют уже прошедшие испытания самолёты. А лётчикам авиапромышленности, даже прикомандированным военным, за испытания новых конструкций самолётов, один год исчислялся за один год. Как могло быть в нашей стране, спросит читатель, чтобы бюрократические законы, существовавшие в авиапромышленности и ВВС, утверждали такую вопиющую несправедливость? Я сам не поверил бы этому, если бы не испытал этот закон на себе лично. При выходе в запас по здоровью мне было исчислен срок службы на командных должностях - 57 лет, срок вполне достаточный (к счастью), чтобы получить пенсию. Но исчисление за пребывание на испытательной работе было определено строго по закону - один год за один год!

Я не буду описывать, с каким трудом и сколько лет пришлось потратить, чтобы добиться справедливости. Работа лётчика-испытателя подлинно творческая и самоотверженная, требующая непрерывного пополнения и углубления знаний новой техники, связанная с риском для жизни. Но основой успешной работы остаются моральные и психологические качества лётчика-испытателя: умение всё предвидеть и владеть собой в любой обстановке. Только тогда он сможет овладеть и техникой. Работу лётчика-испытателя можно назвать подлинно героической. Уходя из дома на работу, лётчик-испытатель никогда не может быть уверенным, что снова вернётся домой. Однако ценится больше та работа, которая приносит больше государственной пользы, хоть она и полностью лишена тревог за собственную жизнь или даже за благополучие. Государственная значимость видов труда в данный момент является ведущей для оценки. Соответственно и награда - там, где совпал на данном историческом этапе принцип оценки с выбранной профессией и, конечно, в соответствии с полезной отдачей труда.

Я предвижу возражения, что так было лишь раньше, что теперь субъективное мнение лётчика не играет никакой роли, так как изобретены совершенные приборы, которые объективно расшифровывают всё, что происходит в полёте. Безусловно, внедрение объективных методов и средств является естественным и необходимым требованием эпохи, т.е. тем средством, которое и характеризует научный метод. Однако новизна неожиданных явлений, не предусмотренных заранее, определяется приборами, увы, уже после их возникновения. Даже «предвестники» этих явлений, если они появляются впервые, лётчик определяет не по приборам, которые могут их констатировать. Они могут лишь объективно доказать и подтвердить их, и то лишь в том случае, если лётчику удалось вовремя

прекратить это явление в самом начале. Иначе явление определяют уже по случайно сохранившейся записи этих приборов после катастрофы.

Неожиданные явления, не могущие быть предвиденными при создании нового и при решении новых проблем, возникают внезапно и часто без всяких «предвестников». Возникают с такой быстротой, которую нельзя предотвратить никакими быстрыми действиями.

Итак, какой бы сложной и совершенной ни была бы техника, её создание - это творчество человеческого мозга, его субъективный синтез. И лётчику приходится быть тем субъективным творческим звеном, без которого движение вперёд невозможно.

«А как же, - спросит читатель, - управляемые с земли самолёты и ракеты?» В этих случаях задачи решаются ограниченно и не с той точностью, с какой она решается при непосредственном участии человека. Если бы человек мог управлять спутниками, то он бы уже побывал на Луне. А пока ракеты без него не могут даже благополучно попасть на Луну (*написано в конце 1950-х годов.*). Межпланетное сообщение без человека? Едва ли оно разрешит до конца все проблемы будущего. Современные беспилотные спутники и ракеты - лишь весьма ограниченный промежуточный исторический этап развития человеческих устремлений в желании познать новое, неизведанное.

Я вижу, что невольно перескочил из области истории в область философских размышлений. Рановато. Поэтому я хочу одёрнуть себя и вновь вернуться к тем полётам, которые мало кому известны, но сыграли большую роль в моей жизни.

* * *

Среди испытательской работы вклинивались и интересные полёты по специальным заданиям. Летом 1930 года на самолёте АНТ-9 были установлены более мощные моторы - каждый по 300 л.с. Напомню, что в первом варианте он был выпущен с моторами по 230 л.с., на которых мы и летали по Европе. Самолёт с этими более мощными моторами уже полностью прошёл испытания, за исключением полёта на предельную дальность.

Однажды днём меня вызвали к телефону. Говорили из секретариата начальника ВВС П.И.Баранова:

- Товарищ Громов, завтра утром Вам необходимо вылететь с товарищем Барановым в Сочи. Приготовьте АНТ-9.

В моём распоряжении было полдень и ночь. На АНТ-9 тогда работал великолепный механик Вася Бердник. Я тут же объявил ему приказание, чтобы он успел подготовить самолёт самым внимательнейшим образом. Да он иначе и не умел работать - только на

«отлично». Я тут же позвонил Ивану Ивановичу Погосскому, заместителю А.Н.Туполева, и спросил его: какова же теперь дальность полёта с новыми моторами? До Берлина мы летели 1600 километров против сильного ветра на моторах по 230 л.с. До Сочи - то же самое расстояние, но, на всякий случай, можно было сесть в Ростове-на-Дону - до него было 900 километров. Иван Иванович ответил так:

- Летите на той же скорости, что и в Берлин, и расход горючего будет примерно такой же.

- Хорошо. Но я на всякий случай сяду в Ростове и пополнюсь горючим.

- Правильно, - подтвердил Погосский.

После разговора с ним я пришёл к самолёту. Бердник как раз заканчивал заправлять самолёт. Мы оба убедились, что горючее налито «по пробку». Всё было подготовлено к ответственному заданию.

Рано утром на аэродром приехал П.И.Баранов вместе с М.Е.Кольцовым. Пётр Ионович всегда задавал пилоту только один вопрос:

- Лететь можете?

- Так точно, могу!

В самом начале полёта Баранов всегда читал газеты, а потом ложился спать. Так было и на этот раз. Погода была отличная. Выше 300 метров уже не болтало. Я поднялся на 1500 метров, где было совершенно спокойно. Несмотря на это, Кольцов всё же не выдержал: ему стало плохо, но через час полёта он успокоился.

Летелось отлично. Я уже видел ростовский аэродром, до которого оставалось километра четыре. И вдруг все три мотора внезапно остановились. Я выбрал полосу (под нами был полигон) и благополучно сел.

- Что случилось? - спросил Баранов.

Я рассказал о консультации с И.И.Погосским и про то, что мы с В.Бердником своими глазами убедились в полной заправке горючим.

- Как же Вы тогда объясните такой повышенный расход горючего?

- Видимо, эти моторы с другим удельным расходом и, с другой стороны, лобовое сопротивление этих моторов значительно больше. Поэтому они и «поедают» больше горючего.

Баранов был вполне удовлетворён ответом. В добросовестности экипажа он не сомневался, его спокойный тон выражал полное доверие. Пока шло объяснение, к нам подъехали автомобиль и бензозаправщик. С ростовского аэродрома было видно всё происшествие. Там нас ждали заранее предупреждённые ответственные лица. Они сразу догадались, в чём дело и выслали бензозаправщик, не дожидаясь просьб. Заправка была произведена быстро, мы взлетели и без приключений долетели до Сочи.

Там нас встретил Б.И.Россинский. Когда мы с В.Бердником закончили приготовление самолёта к обратному полёту, то все втроем

отправились с аэродрома на «Ривьеру» купаться. По дороге Борис Илиодорович познакомил меня со знаменитой в те времена «кинозвездой». Мы с ней сразу поняли друг друга и вечером встретились в парке...

Утром следующего дня я был приглашён на завтрак к Клименту Ефремовичу Ворошилову (*Ворошилов Климент Ефремович (1881-1969) - в то время - народный комиссар по военным и морским делам и председатель РВС СССР.*). П.И.Баранов прилетел к нему по делам. Завтракали мы втроем. Климент Ефремович спросил меня:

- Надёжно ли летать с Вами на АНТ-9 нашим семьям?

Я ответил утвердительно и вскоре такой полёт состоялся. Всем очень понравилось.

После ярких и свежих впечатлений через два дня Баранов вылетел в Пятигорск и Воронеж, а затем, на третий день, в сильнейшей болтанке мы вернулись в Москву.

* * *

Пётр Ионович Баранов был государственным деятелем крупного масштаба. Всегда спокоен, очень прост в обращении с людьми и, главное, ровен - как с людьми, занимающими большие посты, так и с «маленькими» - лётчиками, штурманами, механиками и др. Но если он был чем-нибудь или кем-нибудь возмущён, то «распекал», находясь в сильно возбуждённом состоянии. Это бывало редко.

Он был удивительно обаятельным человеком. Его настроение не всегда угадывали сразу: если он начинал разговор со слов «дате-с» или «нута-с», то это означало «всё спокойно». Я уже рассказывал о его удивительном хладнокровии и спокойствии, которые он проявил, когда пришлось совершать вынужденные посадки: в первый раз - в полёте из Одессы в Киев, а во второй раз - из Москвы в Сочи.

Характерно то, что он выслушивал причины происшествий хладнокровно и относился к людям с большим доверием, правда, к тем людям, которые были проверены временем и на деле. Но, увы, это доверие его однажды и погубило, так как он доверился человеку, выдвинутому не по заслугам и не по мастерству на должность его шеф-пилота - лётчику И.М.Дорфману (*Дорфман Исаак Маркович (1903-1933) был командиром лётного отряда Главного Управления авиационной промышленности.*).

В тот день (*5 сентября 1933 года.*) стоял сплошной, до самой земли, туман от Москвы до самого Харькова, куда нужно было лететь Баранову с комиссией. С ним летела и его жена.

Пассажирский вариант Р-6, на котором предстояло лететь, был плохо оборудован для полётов в облаках. Да и Дорфман не был силен в

подобного рода полётах. Тем не менее, он взялся за этот полёт. Как мне рассказали позже, Баранов, как всегда, спросил его:

- Лететь можете?

Ответ был:

- Могу.

У Дорфмана не хватило мужества отказаться. Полетел он не по приборам, а просто прижимаясь к самой земле. В конце концов, под Лопасней (*ныне - город Чехов Московской области.*) самолёт зацепился за макушки деревьев. Произошла одна из тех катастроф, которые не раз совершались в подобных условиях. Увы, П.И.Баранов и все, летевшие с ним, погибли (*в их числе был В.А.Зарзар.*). После гибели П.И.Баранова начальником ВВС РККА был назначен Я.И.Алкснис (*М.М.Громов ошибается - Я.И.Алкснис стал начальником ВВС РККА в июне 1931 года.*).

Примерно так же погиб блестящий лётчик С.Т.Рыбальчук с комиссией во главе с В.К.Триандафилловым (*Триандафиллов Владимир Кириакович (1894-1931) - заместитель начальника Штаба РККА.*) на самолёте АНТ-9. Лётчика С.Т.Рыбальчука (*Рыбальчук Степан Тимофеевич (1892-1931) - лётчик-испытатель НИИ ВВС; испытывал, в основном, морские самолёты.*) хорошо знал авиаконструктор С.В.Ильюшин и рекомендовал его как отличного лётчика: спокойного, уравновешенного, никогда не торопящегося. Я видел его полёты - он летал, безусловно, отлично. Когда мне было приказано выпустить Рыбальчука на самолёте ТБ-3, я сразу предложил ему сесть на левое командирское место, а сам сел для контроля на правое. Я объяснил ему, как нужно смотреть на посадке и при выруливании. Он взлетел, выполнил весь полёт и приземлился отлично. Я даже не дотронулся до штурвала. Блестящий был пилот - С.Т.Рыбальчук! Видимо, из самолюбия он тоже не отказался от полёта в таких условиях и в тумане зацепил деревья. Тоже - катастрофа, все погибли (*это произошло 12 июля 1931 года.*).

В таких же условиях погибли лётчик В.О.Писаренко (*Писаренко Виктор Осипович (1897-1931) - лётчик-испытатель НИИ ВВС, конструктор авиеток, с 1929 года - помощник П.Х.Межераупа.*) с П.Х.Межераупом (*это произошло 9 сентября 1931 года.*). Я.И.Алкснис часто летал с В.О.Писаренко и мы все знали, что он - отличный лётчик. Но всему есть предел, а полёты в тумане над самой землёй - самые необоснованные и самые опасные.

* * *

Прошло немного времени среди обычной испытательской работы, и снова раздался телефонный звонок. Нужно было лететь со специальной

комиссией в Магнитогорск. Никто тогда меня не спрашивал, по какому маршруту я полечу и где буду садиться по дороге. Это доверие, конечно, теперь кажется удивительным, но тогда я об этом и не думал. Эти полёты были так романтичны и интересны, что я всегда брался за них с увлечением. Тот же самолёт АНТ-9 с вечера был тщательно подготовлен.

Я всегда участвовал в этих подготовках очень активно, с тщательностью всё проверяя и требуя исполнения моих указаний. Это иногда казалось готовившим машину капризами, нервничанием и пр. Я мало обращал на это внимания и во всех случаях настойчиво и до конца поступал по-своему. Спорить в этих случаях со мной безнадежно, я твёрдо усвоил - лучше сделать по-своему, а если уж ошибусь, так не на кого будет и пенять. Но с себя я спрашивал всю жизнь строже, чем с других. Я любил всё и всех слушать, но, разобравшись, делал по своему разумению.

После подготовки самолёта я получил карту. На карту ничего не наносилось, кроме прямой линии между аэродромами взлёта и посадки, расстояний и магнитного курса без всяких поправок. Весь смак заключался в том, что я тщательно изучал каждый километр с точки зрения рельефа, наличия там лесов и болот; предусматривал всевозможные каверзы погоды и варианты решений в этих случаях. Воображение и ясное представление всего предстоящего в целом и до мельчайших подробностей всегда было для меня счастливым свойством характера и присущим мне страстным увлечением. Предвидеть, предугадать, ясно себе представить - для меня это было необходимой потребностью. А как часто эта моя способность выручала меня из беды!

Если я брался за решение какой-либо задачи, то делал это, прежде всего, со страстным увлечением и всегда старался изучить всё с возможно большей глубиной и с различных сторон. Позже я убедился, что одна отдельная отрасль науки на практике никогда не решает до конца любой вопрос. Только комплекс соприкасающихся между собой наук даёт должный исчерпывающий эффект. Более того, начало происхождения всех наук заложено в основе законов человеческой психологии, потребности познания истины. Да простят мне читатели постоянную склонность к философским анализам и синтезам. Единственное моё оправдание, скажу прямо, не только в природном духовном складе, но и в той сложной обстановке, в которой протекала моя жизнь. И я не раскаиваюсь в этом своём психологическом свойстве - оно не раз меня выручало.

* * *

Итак, в пять часов утра я вылетел с государственной комиссией на АНТ-9, взяв вначале курс на Оренбург. Туда мы долетели без всяких происшествий. Нас встретил начальник ВВС округа Лопатин - образец лаконичности и строгости. Это всё, что можно было заметить за столь короткую встречу. Маршрут, для большей надёжности, я выбрал умышленно такой, чтобы облететь Урал с юга, где погода обычно благоприятнее, чем над горами, особенно днём.

Самолёт был быстро заправлен, и после обеда мы вскоре полетели в Магнитогорск. Тогда там было всего две домны и небольшой посёлок из маленьких деревянных домиков для рабочих. Но огромное впечатление производила плотина, образовавшая большое озеро.

На другой день я поднял всю комиссию в воздух для обследования района реки (*имеется в виду река Урал.*) в пределах 10-15 километров выше плотины. Комиссия пробыла в Магнитогорске ещё двое суток, а я получил возможность выехать на автомобиле поохотиться на озёрах Урала. Охота охотой, но своеобразие и красота уральских гор южнее Магнитогорска поразительна. А на вечерней заре, когда менялись краски, гармония их пленяла своей всегда неповторимой красотой. Мы вернулись к двенадцати часам ночи.

На следующий день я осмотрел производство. Почти рядом с заводом можно было видеть железо, проступающее на поверхность земли. Я впервые видел подобное явление, и это меня совершенно поразило. Вскоре мы вернулись тем же маршрутом в Москву.

Расскажу ещё об одном полёте по экстренному заказу. Осенью шли манёвры в районе Гомеля. Мне было дано приказание приготовить самолёт «Фоккер» С-V, с тем, чтобы на рассвете вылететь с Я.И.Алкснисом, тогда заместителем начальника ВВС, в Гомель. Погода была осенняя. Яков Иванович явился на рассвете, как всегда, в точно назначенное время. Я знал, что он не завтракал, так же как и я. Хотя во всех авиачастях, по его же приказу, завтрак был обязателен.

- Ну как? - спросил Алкснис.

- Всё в порядке, всё готово, - ответил я.

- Ну, значит, полетим.

Он сел во вторую кабину, я - в первую. Мы взлетели с аэродрома в юго-восточном направлении с левым разворотом. Развернув в воздухе самолёт недалеко от Петровского дворца, я дал ему такое направление, при котором были видны и шпиль Петровского дворца и церковь в селе Крылатское, за Москвой-рекой. Эти два ориентира стали для меня створом. Пролетая над шпилем дворца, я нацелил самолёт таким образом, чтобы он потом прошёл и над церковью. При таком направлении полёта я сличил курс на компасе и вычислил поправку на снос. Лететь дальше, в смысле ориентировки, не представляло никакой трудности. По пути следования так часто попадались заметные ориентиры, что новых поправок делать не приходилось. На 100 километров пути более 2-3 километров отклонения не бывает.

Весь полёт проходил на высоте 300 метров и ниже. За 20 минут до Гомеля я предупредил Якова Ивановича, что мы будем точно в такое-то время. Я приземлился и подрулил к ангару. Алкснис сошёл с самолёта и, улыбнувшись, сказал:

- Ну, знаете, я всё время следил за полётом с картой в руках. Чтобы с такой точностью лететь на такой высоте, да ещё так точно предсказать время прилёта... Это - класс!

- Да что Вы, Яков Иванович, это очень просто. Я Вам потом расскажу, как это делается.

Прилетев на аэродром в район манёвров, Яков Иванович приказал мне прибыть через 10 минут, к началу слушания доклада о готовности начать манёвры. После этого совещания он обратился ко мне:

- Ну, теперь мы с Вами можем быстро позавтракать!

По окончании манёвров мы тоже вылетели настолько рано, что снова пришлось обойтись без завтрака. После прилёта в Москву, Яков Иванович поблагодарил меня, выслушал доклад заместителя начальника штаба, сел в автомобиль и на вопрос этого заместителя: завтракал ли он, с улыбкой ответил:

- Ни я, ни Громов не завтракали. - И, кивнув в мою сторону, добавил: - Он понимает без слов, когда можно завтракать, а когда нужно и можно обойтись без этого.

Я.И.Алкснис возглавлял и контролировал организацию и выполнение первых двух дальних полётов со сбрасыванием грузов за полторы тысячи километров от места взлёта на четырёхмоторных самолётах ТБ-3. Я и А.Б.Юмашев, как командиры этих двух кораблей, после удачного выполнения задания были представлены Яковым Ивановичем нашему Правительству на трибуне Мавзолея, во время первого физкультурного парада на Красной площади.

И.В.Сталин так же поблагодарил нас и поздравил с удачным выполнением задания. Тогда было очень жарко, и я увидел, что Сталин налил себе стакан, кажется, пива и выпил. Я заметил ему, что это всё же вредный напиток. На что Сталин ответил:

- А я и не особенно забочусь о том, что вредно, а что полезно. - И тут же добавил: - Это, разумеется, касается только меня лично...

Но эта добавка к его словам запомнилась мне до сего времени.

* * *

В 1930-е годы я был в расцвете сил, энергии и авиационного опыта. Испытательные полёты всегда были полны и насыщены различными сюрпризами, появлявшимися неожиданно, и вносили разнообразие в лётную жизнь. Это называется опытом: сладким, но иногда и горьким. Да и возраст есть возраст (впрочем, всякий возраст хорош по-своему).

И вот в эти годы влилась новая жизненная струя, освежившая нас, лётчиков-испытателей, своей земной прелестью - некоторые из нас, наконец, получили возможность приобрести по «фордику». Автомобиль - это большие возможности, позволявшие разнообразить нашу жизнь в редкие выходные дни. Редкие - потому что в испытательной работе не было точно установленных выходных дней (как и в других профессиях в то время).

Несмотря на несовершенство дорог того времени, небольшая компания знакомых, преимущественно - людей из лётного мира, облюбовала одну деревушку под названием Михайловка, вблизи Архангельского. Я тоже снял там домик. Хозяин этого домика - старичок - служил когда-то солдатом в кавалергардском полку. Ростом его, как говорится, «Бог не обидел». Затем он был камердинером у князя Юсупова, владельца имения «Архангельское». Сыновья старичка работали в Москве.

Как-то мне удалось уговорить его познакомить меня с музеем, расположенным в бывшем имении, и выступить в качестве гида. Могу сказать, что я никогда не получал такого впечатления от прошлого, освещённого живым представителем того времени. Вот здесь, за этим столиком, говорил старичок, князь обычно брился. Или: «Когда княгиня, бывало, осерчает на князя, то уходила на несколько дней вон в тот флигель. Он специально для неё был построен». Я просто не в состоянии передать рассказ моего гида о том, как княгиня плакала, переживала и какие меры предпринимала, чтобы не состоялась дуэль её сына. Он был влюблён в одну великосветскую даму. Приятели мужа этой дамы подстрекнули его вызвать ухажёра на дуэль - он и вызвал. Естественно, волнения и переживания княгини после того, как она узнала об этом, невозможно было скрыть. Весь дворец погрузился во мрак, волнение передалось всем. С неостывшим чувством рассказывал старичок о том, как он подавал шинель молодому князю, отправлявшемуся на дуэль. «Ну, - сказал он, - вернись живым - на радостях озолочу, а если не вернись - не плачь, вспомяни». Так мы с ним обошли весь дворец. Старик так подробно всё объяснял и рассказывал, что казалось - он по-прежнему продолжает здесь служить, и всё, о чём он говорит, для него - повседневное дело. Когда мы вошли в дворцовый театр, то тут не надо было никаких объяснений: декорации П.Гонзаго (*Гонзаго Пьетро (1751-1831) - итальянский художник, работавший в России.*) всецело поглотили внимание своей необычной иллюзорностью и перспективой.

Во всех объяснениях и рассказах старичка было то, что заставляло как бы вернуться в то время, в тот мир. Представления о прошлом оживали, совершалось таинство познания ушедшей действительности, и мы на миг как бы переселялись в те времена, в которые нас не смог бы погрузить ни один профессиональный гид-экскурсовод. Но, вернувшись в Михайловку, мы снова забывались и беззаботно играли в

волейбол, купались в пруду рядом с деревней, смеялись, шутили, острили, слушали знакомого музыканта, а рано утром вновь уезжали на аэродром. Мы были молоды тогда.

ЯКОВ ИВАНОВИЧ АЛКСНИС

Образ Якова Ивановича Алксниса, бывшего начальника Военно-воздушных Сил СССР, сохранился в моей памяти на всю жизнь. Он заслуживает самого достойного внимания всех народов Советского Союза, как пример человека, отдавшего всю свою энергию, знания, мысли и стремления служению трудовому народу. Он был подлинно пламенным борцом за коммунизм. В нём сочетались необычайная сила воли, изумительная энергия, страстный темперамент и дальновидный творческий государственный ум.

Вступление его в командование Военно-воздушными Силами ознаменовалось введением подлинной внутренней и внешней воинской дисциплины и порядка. Насаждение этого стиля в работе он начал, прежде всего, в своём Штабе и Управлении. Точность в работе, чисто выбритое лицо, белые воротнички, начищенные сапоги и воинская выправка - стали неукоснительным законом. Это были законы не писанные, а воплощённые в повседневную воинскую жизнь. Сначала опоздавшие на 3-5 минут получали предупреждение, а явившиеся небритыми - отправлялись в парикмахерскую. Повторений не существовало.

Срок исполнения работы (задания) сначала точно устанавливался, при этом принимались во внимание соображения исполнителей. Но запаздывание к установленному сроку уже во внимание не принималось. Воля Я.И.Алксниса на практике распространялось с такой быстротой, что иногда она опережала его официальные приказы и постановления.

Самый большой вклад в Военно-воздушные Силы Яков Иванович внёс тем, что создал организованную структуру ВВС. Именно он чётко определил службы, их организацию, обязанности, подчинённость и прогрессивную направленность. Он создал службы: инженерно-авиационную, штурманскую и т.п., до авиационной медицины включительно. Научно-испытательный институт ВВС при Я.И.Алкснисе значительно разросся, укрепив научно-техническую базу, организацию испытаний и порядок военной приёмки самолётов, моторов и авиаоборудования. При нём осуществилась и чётко определилась организация подготовки кадров, от начальников авиашкол до специальных и высших учебных заведений. Всё было приведено в стройную систему.

Можно и должно сказать, что именно при Якове Ивановиче, благодаря его энергии, труду и творческому таланту организатора государственного масштаба, Воздушный Флот превратился в настоящую грозную солидную силу, которая могла противостоять и дать отпор любому врагу. Он умел убедительно раскрыть перед Партией и Правительством сущность организации Военно-воздушных Сил и необходимых мероприятий для укрепления их мощи.

Целеустремлённый инициативный творческий стиль в работе был поднят на высоту, достойную поставленной задачи: летать дальше всех, быстрее всех и выше всех. Задача, одухотворявшаяся стремлением к главной цели - коммунизму.

Передовые и лучшие люди увлекали за собой остальных, их творческий энтузиазм охватил всех. Большой успех родился благодаря особенности организаторского таланта Я.И.Алксниса - умению окружать себя наиболее способными, инициативными и одарёнными людьми всех специальностей. Он умел находить их потому, что делал это сам, а не только через кадровую службу.

Проникая лично в самую гущу работающих людей, в их рабочей обстановке он изучал условия их работы. Подхалимство, бахвальство, формализм он снимал с людей, как стружку с материала, из которого мастер делает прекрасные произведения. Яков Иванович был вездесущ, и не только своими приказами, но и своим участием, руководством, контролем и постоянным вниманием в любой области сверху донизу. Люди, часто с ним общавшиеся, хорошо помнят его излюбленное изречение: «Доверяй, но проверяй!».

Работа воинских частей, научных институтов, все манёвры возглавлялись не только его присутствием, а личным творческим участием и вниманием.

Он увлекал всех своим энтузиазмом, необычайной энергией и трудоспособностью. Он начинал свой день в пять часов утра на аэродроме, где обучался полётам. Во время этого обучения он общался с самыми передовыми лётчиками, штурманами, инженерами и техниками. Яков Иванович успевал вникнуть в сущность работы механика, готовящего самолёт; улавливал трудности организационной работы инженера во всём её многообразии при подготовке в кратчайшие сроки моторной части в авиационных подразделениях.

Изучая на практике самолётовождение, штурманское дело, техническую подготовку, Алкснис до тонкости понимал сущность и цель организации отдельных служб. Он обладал тем достоинством в своих решениях, что оно формировалось не только из чужих мнений и докладов, а, главным образом, исходя из своего личного опыта и наблюдений.

После ранних полётов Яков Иванович уезжал в свой Штаб и Управление до начала установленного срока. В начале своего командования он лично проверял готовность людей своего аппарата к

работе и являлся к проверке. Это ему пришлось делать лишь несколько раз. Люди быстро восприняли и усвоили его строгий, живой и творческий стиль работы.

Яков Иванович был необыкновенно доступен. С поразительным умением находил он время для личного общения с работниками (чему он придавал большое значение) всех категорий, степеней и званий. Он старался никогда не затруднять это живое общение промежуточными инстанциями, мешающими непосредственности впечатления и восприятия облика, содержания и намерения людей. Эта замечательная особенность давала ему возможность глубже узнать ведущих специалистов, их возможности и условия работы.

Он всегда был в курсе всех более или менее значительных событий в авиации, а многими руководил лично. Яков Иванович глубоко вникал в организацию манёвров, крупных перелётов - внутренних и зарубежных, испытания самолётов и т.п. Особенно он заботился о перспективном развитии авиации во всём её многообразии - интересовался строительством баз, институтов и прочих учреждений. Я уж не говорю о совершенствовании и организации боевой подготовки воинских авиационных частей и подразделений. Ко всему он относился не только со всей глубиной понимания значимости, но и с любовью и страстностью личного участия.

Мне приходилось видеть его, общаться с ним при деловых обсуждениях в самой разнообразной обстановке и по самым различным поводам: при участии в строительстве авиационных баз, при выяснении причин аварийности, обучении военных авиационных специалистов, при обсуждении перспектив развития типов самолётов и т.п.

Вспоминается также, что Яков Иванович решил судьбу В.П.Чкалова. Когда тот был уволен из Воздушного Флота за недисциплинированность, то, сколько мы с А.Б.Юмашевым не просили начальника военно-учебных заведений Левина вернуть Чкалова, он неизменно отвечал: «Хороших лётчиков теперь сколько угодно, а рассадника недисциплинированности нам не нужно». Однажды на аэродроме мы с Юмашевым подошли к Алкснису и попробовали ему объяснить:

- Дело в том, что все мы - с кипучим молодым темпераментом, но похитрее: делаем не на глазах, а поодаль. А Чкалову скучно в части, он полон энергии и не знает, куда её девать. Дайте ему настоящую работу лётчика-испытателя. Вот там ему придётся голову поломать и хулиганить будет некогда.

- Вот это, пожалуй, аргумент убедительный, - сказал Алкснис.

- Он же храбр и полон энергии, - продолжали мы.

- Правильно, вы меня убедили.

Чкалов был возвращён в авиацию и получил работу испытателя.

Я.И.Алкснис лично вникал и руководил организацией подготовки самолёта АНТ-25 при рекордном полёте по замкнутому кругу на

дальность без посадки (*имеется в виду полёт, выполненный 12-15 сентября 1934 года.*). Яков Иванович лично выслушивал соображения экипажа о режиме и условиях работы, о специальной тренировке экипажа перед полётом. Летать по замкнутому кругу предстояло в течение трёх суток. В самолёте АНТ-25 всё было предусмотрено для совершения такого полёта с экипажем из трёх человек: двух лётчиков и одного штурмана. Все вопросы о технической и бытовой сторонах были доложены Алкснису. Он сам утвердил план подготовки и периодически выслушивал данные о его выполнении. Он лично присутствовал при первой, второй и, наконец, третьей попытках установления мирового рекорда дальности (для того времени) по замкнутому кругу. Дело в том, что во время этих испытаний были совершены две вынужденные посадки в исключительно сложных и тяжёлых условиях (подробно об этом я расскажу чуть позже). На место этих посадок Яков Иванович прибывал первым.

Если бы я не облетел (не спрашивая никакого разрешения) весь предстоящий рекордный маршрут предварительно на У-2 для того, чтобы выбрать места возможных вынужденных посадок и ознакомиться с ними, самолёт АНТ-25 был бы разбит. Что было бы с нами в результате - трудно сказать. Моя потребность всё предвидеть была оправдана.

К тому времени мы уже привыкли, что Алкснис один всегда и везде успевал находить время для личного вмешательства. Немедленно назначалась специальная комиссия для выяснения причин вынужденной посадки.

Без лишних слов о Якове Ивановиче можно сказать, что он являлся достойнейшим сыном своего народа, которым может гордиться весь наш Советский Союз.

ЭПОХА АНТ-25

В 1933 году на аэродром вышел самолёт АНТ-25. Но вначале хочу рассказать историю создания этого самолёта. И.В.Сталин вызвал А.Н.Туполева (он сам мне это рассказывал) и предложил ему со своим конструкторским бюро создать самолёт, который мог хотя бы близко приблизиться к мировому рекорду дальности, установленному французскими лётчиками и равному тогда 9104 км (*имеется в виду рекорд Кодоса и Росси, установленный в августе 1933 года.*). Андрей Николаевич согласился попробовать посчитать и подумать. А подумать нужно было много о чём! Какой мотор - его вес, расход горючего... Какую роль играет вес конструкции... Какова должна быть наивыгоднейшая «лямбда» (отношение длины крыла к его ширине)... Какой должна быть длина дорожки для разбега... Какова допустимая

скороподъёмность в начале набора высоты (сразу после взлёта) с полным полётным весом... И т.д. и т.п... На нём надо было предусмотреть многое такое, чего на других самолётах не было вовсе. В кабине должно быть тепло. Должно быть место для сна и отдыха. Шкафчик для продуктов. Уборная. Впереди - пилотское сидение командира экипажа, а посередине - штурманское место для работы с солнцуказателем (солнечным компасом) и магнитным компасом. Я уже тогда мечтал о полёте через Северный полюс, где магнитный компас не работает и нужно пользоваться солнечным компасом. А если солнце закрыто облаками, то гиромангнитным компасом, который требует поправки каждые 15 минут. За штурманом - место второго пилота, с приборной доской, полностью обеспечивающей полёт в облаках. И разумеется, полное дублирование управления самолётом. Рычаги пополнения маслом и водой в системе охлаждения. Радиотелеграф.

Я в то время был шеф-пилотом у А.Н.Туполева. Нечего и говорить о том, что за созданием этого самолёта я начал следить ежедневно, как только он появился на рисунке Кондорского (шеф-художника ЦАГИ), а затем и в чертежах. О рациональности работы в кабине, об отсутствии тормозов, о возможности установки неуправляемого заднего колёсика (баллона) и по многим другим вопросам Андрей Николаевич много советовался со мной. Когда самолёт был ещё в стапелях, я ежедневно следил за тем, чтобы всё в кабине делалось так, как было договорено с А.Н.Туполевым.

Необходимо было выбрать необходимые и достаточные для полётов в облаках приборы. Кроме того, нужно было настолько рационально расположить эти приборы, чтобы не утомлять во время «слепого» полёта свои глаза. Большая работа была проделана и в целях наилучшего подбора освещения кабины и приборов. Всё это необходимо было предусмотреть заранее, так как я знал, что в длительном полёте, при небольшом количестве сна и при длинной ночи, когда лететь приходится исключительно по приборам, на долю глаз выпадает самая главная работа. Поэтому соответствующее освещение кабины ночью в этих условиях должно было сыграть большую роль. С одной стороны свет должен был быть таким, чтобы не очень сильно раздражать глаза; а с другой стороны требования адаптации говорили как раз о таком цвете света, который более всего утомляет глаза. Здесь работа велась совместно с доктором Вишневским из Центральной психофизиологической лаборатории ВВС РККА имени С.Е.Минца. Нельзя не отметить его поразительную проницательность и большой объём проведённой им экспериментальной работы, которая подтвердилась на практике и вполне оправдала себя.

Очень часто я наблюдал и за работой мотора, когда он был ещё на станке. Особенно было интересно, когда он проходил 100-часовые контрольные испытания на сильно обеднённой смеси горючего. Максимальную стадию обеднения определяли тогда по желтоватому

оттенку выхлопных газов, выбрасывающихся из патрубков. Позже на самолёте был установлен специальный прибор для определения степени обеднения смеси. В первом варианте мотор был в 850 л.с., с прямой передачей с коленчатого вала на винт.

Когда самолёт вышел на аэродром, я с большим удовлетворением узнал, что его испытания поручаются мне. Удовлетворение, конечно, не то слово, которое полностью отражает моё тогдашнее душевное состояние. Самолёт АНТ-25 - моноплан с дюралевыми гофрированными крыльями и с невиданным до того времени их удлинением. Самолёт был прост, устойчив, с хорошим запасом рулей, но своеобразен в управлении из-за необычной «лямбды» крыла. Летать в облаках на нём было вполне надёжно. Основные характеристики были сняты быстро. Но самые трудоёмкие испытания заключались в определении расхода горючего.

Как найти график наивыгоднейшего полёта, т.е. узнать: на какой высоте, с каким весом, с какой скоростью лететь в каждый момент из 70 часов полёта и каковы будут расходы горючего при этом? Как проверить практически длину разбега при максимальной загрузке? Ведь самолёт мог садиться на гладкую поверхность аэродрома лишь с весом 8 тонн, а взлётный вес был равен, примерно, 10-11 тоннам. Какова будет скороподъёмность с разным предельным весом, и какова должна быть подготовка аэродрома и дорожки для разбега? Всё это поддавалось лишь теоретическим расчётам и для практической проверки в воздухе потребовалось достаточно много времени. Инженер Д.С.Зосим сделал самодельную длиннофокусную камеру для того, чтобы заснять практическую скороподъёмность при взлёте. Был сделан специальный прибор для замера расхода горючего на различных высотах и с разным весом. Пришлось летать на пяти разных высотах, с пятью различными полётными весами, на пяти различных скоростях (от минимальной до максимальной) и замерять расходы горючего этим прибором. Когда график наивыгоднейшего полёта был, наконец, определён, то выяснилось, что дальность полёта самолёта будет около 9000 километров, т.е. немного меньше мирового рекорда дальности полёта по прямой.

Итак, полученные расчётные данные были скромными. Решили проверить их практическим полётом. В организации всех этих полётов деятельное участие принимали К.Е.Ворошилов и, конечно же, Я.И.Алкснис. Было решено сделать пробный полёт из Москвы в Севастополь и обратно без посадки. И так - дважды.

Полёт удался не полностью. Мы (т.е. экипаж в составе - М.М.Громов, второй пилот - инженер-лётчик А.И.Филин (*Филин Александр Иванович (1903-1941) - лётчик-испытатель-инженер НИИ ВВС, впоследствии - генерал-майор авиации, начальник НИИ ВВС.*) и штурман - И.Т.Спирин) вылетели из Москвы. Долетели до Севастополя, вернулись в Москву, снова дошли до Севастополя, но... Возвращаясь в Москву, уже пролетая

Сиваш, мы увидели, что горючего до Москвы может не хватить, так как ветер на высоте был сильный и встречный. Пришлось вернуться и произвести посадку в Севастополе. Так как тормозов на самолёте не было, то он требовал хороших подходов к аэродрому, да и сам аэродром должен был быть большим. Поэтому мы решили не рисковать и сели в Севастополе.

После этого полёта испытания были временно прекращены. Решено было за зиму (имеется в виду зима 1933/1934 года) внести некоторые существенные изменения в конструкцию самолёта. Крылья были обтянуты полотном и отлакированы. Особую роль для улучшения аэродинамики сыграла хорошо отполированная кромка крыла. По этой причине нельзя было ставить антиобледенитель на крылья: он испортил бы их аэродинамику. Но оставался риск обледенения. В итоге антиобледенительное устройство было установлено лишь на винт самолёта.

Профессор В.Л.Александров рассчитал, а И.М.Лещенков сконструировал трёхлопастный винт, сыгравший огромную положительную роль во время полёта через Северный полюс. Ион Михайлович Лещенков - удивительная личность. Он отдал 40 лет своей жизни авиации. Моторы и, особенно, винты - его стихия. Только в 73 года, будучи заместителем главного конструктора по винтам, в 1967 году он оставил любимое дело и вышел на пенсию. Вся жизнь Иона Михайловича тесно связана со становлением и укреплением Советской власти. Участник штурма Зимнего, участник обороны Царицына, он до сих пор ведёт большую общественную работу, выступая перед молодёжью с воспоминаниями. Не раз И.М.Лещенков встречался с В.И.Лениным. Особенно дорога ему встреча на Финляндском вокзале, где В.И.Ленин выступал с броневики, который привёл из воинской части И.М.Лещенков, в то время - старший мастер по ремонту броневику. Мастер спорта по туризму Ион Михайлович со своей женой Евгенией Павловной до сих пор совершает большие автотуристические поездки по нашей стране.

А.А.Микулин внёс существенные изменения в свой мотор АМ-34, повысив сжатие в рабочей камере цилиндров мотора и сделав редукторную передачу на винт. Мощность мотора повысилась до 960 л.с., значительно вырос и коэффициент полезного действия винта. Всё это, вместе взятое, значительно улучшило качество самолёта в целом, и дальность его сильно выросла.

* * *

Летом 1934 года снова началась проверка характеристик, и к осени мы уже могли предпринять попытку побития мирового рекорда

дальности полёта по замкнутой кривой. Этой первой попытке предшествовала наша постоянная тренировка в полётах в облаках. Кроме того, я со штурманом И.Т.Спириным облетел весь маршрут предстоящего полёта АНТ-25 на У-2. Облетая этот маршрут, я сначала с воздуха определял возможность посадки АНТ-25 на попадавшихся по пути площадках. Потом садился на них на У-2, измерял и проверял пригодность поверхности. Впоследствии я не пожалел о проделанной работе.

Из трудностей самого полета, прежде всего, необходимо отметить исключительную сложность и опасность взлёта, который ввиду значительной перегрузки самолёта приходилось делать со специальной взлётной полосы. Этот взлёт был настолько труден, что требовал очень большой предварительной тренировки и очень быстрой реакции для сохранения правильного направления взлёта (при тенденции самолёта свернуть с дорожки) и точного поднимания хвоста. Несомненно, что в силу продолжительности разбега и последующего крайне медленного набора высоты, при этом взлёте члены экипажа подвергались определённому риску. Если бы при разбеге лопнула камера шины колеса, то перегруженный самолёт потерпел бы катастрофу. Если бы мотор отказал на взлёте или при наборе высоты (до 200 метров), то тоже не было бы никакой возможности спасения самолёта и экипажа. По достижении 500 метров, в случае отказа мотора, экипаж мог бы успеть выпрыгнуть с парашютами, но самолёт бы, несомненно, погиб. И только, начиная с высоты 1000 метров, в случае отказа мотора, было бы исключительно благоприятное стечение обстоятельств для того, чтобы спасти и самолёт.

Для взлёта, как я уже говорил, была построена специальная бетонированная взлётная полоса. В начале полосы сделали горку. На неё и ставился самолёт перед взлётом. Стоимость этой взлётной полосы была выше, чем стоимость самого самолёта.

Заранее были разработаны и точно измерены соответствующие маршруты, на которых были расставлены контрольные пункты, засекавшие точное время прохождения самолёта над ними. Замкнутые кривые маршруты были построены с таким расчётом, чтобы в случае ухудшения метеорологической обстановки на одном из них можно было, не нарушая цельности картины полёта, перейти на другой, находящийся в другом районе, где погода была лучше.

Кроме того, мы были великолепно обеспечены прекрасно работавшей земной организацией и отлично действовавшей двухсторонней радиосвязью с землёй, благодаря чему непрерывно находились в курсе всех сведений о метеорологической обстановке по всему маршруту и об ожидаемых в ней изменениях. Вся эта земная организация, работавшая под непосредственным руководством начальника ВВС Я.И.Алксниса, проявившего в этом деле громадное участие и энергию, была настолько детально разработана и настолько чётко функционировала, что теперь

можно сказать, что ей мы в значительной степени обязаны успехом выполнения всего нашего рекордного полёта.

Необходимо также отметить, что французы и итальянцы при установлении предыдущих рекордов по своим климатическим и местным условиям имели возможность проводить свои полёты в любое время года, при совершенно ясной спокойной погоде и в равнинных местностях, гарантирующих безопасность в случае вынужденной посадки. Нам же пришлось летать в условиях осени, в безлунное время, на широте 56 градусов и при чрезвычайно изменчивой погоде, которая не позволяла взять от самолёта всего того, что он способен был дать.

Но вот, наконец, испытания на практическую дальность по замкнутому треугольнику Москва-Рязань-Тула-Москва начались. Осенью 1934 года наш экипаж в том же составе (М.М.Громов, А.И.Филин, И.Т.Спирин) поднял в воздух АНТ-25 с взлётным весом 10,5 тонн и взял курс на Рязань. Это была первая попытка рекорда по замкнутой кривой. Мы дошли до Рязани и набрали высоту 200 метров. Запас мощности мотора был весьма невелик, частота вращения винта в начале полёта была всего 100 оборотов в минуту. Повернув от Рязани на Тулу, мы летели уже на высоте в 300 метров.

Я забыл упомянуть, что для побития рекорда дальности было необходимо как можно точнее выполнять график полёта. Всё время нужно было лететь на минимальной скорости, изменяя только высоту полёта, начиная со 100 метров в начале до 6000 метров к концу полёта.

Вскоре под нами поплыл наземный туман. Мы летели уже над ним, как вдруг мотор задрожал, чуть сбавил обороты, и мы услышали выстрел в карбюраторе. Я подумал, что переобеднил смесь, и убавил корректор, чтобы смесь стала богаче. Опять выстрел. При этом самолёт потерял немного высоты. Положение стало явно опасным. Высота - всего 200 метров, под нами - сплошной туман, запас мощности винта - всего 120 оборотов от 1900 максимальных. Я начал разворачивать самолёт обратно, чтобы увидеть землю. Периодическая стрельба в карбюраторе продолжалась. Если бы мотор «сдал» и самолёт вошёл бы в туман, то нам ничего не оставалось бы, как выпрыгнуть на парашютах. И как можно поспешнее, ибо перегруженный самолёт без мотора снижался очень быстро. Цепляя туман, мы, наконец, увидели землю. Стрельба в карбюраторе всё учащалась. Мы поняли, что до Рязани можем не долететь: нужно садиться на вынужденную посадку. А мы только что, перед туманом, проходили местечко Серебряные Пруды (*ныне - город Московской области.*), где мною был выбран на У-2 запасной аэродром. Выстрелы продолжались, и мы решили произвести там посадку. Аэродром представлял собой заливной луг, и сесть на него с почти полным весом было нельзя: шасси завязли бы в вязком грунте и мы поломали бы самолёт. Перед посадкой нужно было слить горючее через специальные большие отверстия в крыльях, открыв так называемый аварийный слив. Сливные отверстия можно было открыть

только при выключенном моторе, иначе мог произойти взрыв. Я выключил мотор, перевёл самолёт в планирование и открыл слив. С правого крыла слив потёк полностью, а вот из левого крыла бежала лишь струйка. В голове мелькает: успеем ли сесть, хватит ли элеронов, чтобы удержать самолёт в поперечном горизонтальном положении. В довершение нашего неприглядного положения я увидел, что мы снижаемся столь стремительно, что не перетянем реку. Катастрофа была неминуема. Можно было свернуть влево, но тогда самолёт был бы разбит. Тогда я включил мотор и дал на несколько секунд полный газ... Этого было достаточно. Я снова выключил мотор. Взрыва не последовало. Ребята были в это время на заднем сидении, чтобы сместить как можно больше назад центр тяжести самолёта, что более гарантировало благополучное приземление. Мягкость грунта зелёного луга сильно тормозила самолёт, но он не скапотировал, хотя колёса увязли почти по оси. Бензин продолжал литься. Справа слив скоро прекратился, а слева - продолжался ещё часа два.

После посадки мои спутники были бледны и качали головами. Я их пристыдил. Всё или ничего! Смерть или победа! Самое главное - самолёт был цел. Риск был оправдан. Замысел хоть и не был осуществлён, но идея была спасена. Борьба до конца - дело чести лётчика-испытателя. Это - моя установка, сказанная себе раз и навсегда. Без колебаний - молниеносное решение.

Вскоре пошёл дождь. Из близлежащей деревни мы дали телеграмму. Уже во второй половине дня на место посадки прибыла специальная комиссия во главе с Я.И.Алкснисом. На моторе были заменены жиклёры, и на другой день на запасном баке мы вернулись в Москву. Стало совершенно очевидно, что жиклёры были поставлены в полёт несколько уменьшенного размера (калибра), но установить это перед полётом было, конечно, невозможно. Температура воздуха при вылете была низкая, и воздух - очень большой влажности. Таков был диагноз.

* * *

Через два дня мы снова поднялись в воздух. На этот раз всё шло хорошо до 34-го часа полёта. Сбой произошёл, когда мы полетели от Рязани на Харьков, чтобы перейти по сигналу с земли на другой треугольник. Отойдя от Рязани на 120 километров, на высоте 3500 метров, летя над облаками, я переключил кран питания горючего на крайние крыльевые баки. Давление в бензосистеме до этого повышалось. При испытаниях всё обстояло нормально, а в данный момент произошло пренеприятное явление: правый блок мотора вдруг стал работать беспорядочно. Из него вылетало громадное пламя, касаясь кромки крыла самолёта. Левый блок работал нормально, но из

его выхлопных патрубков летели искры, он был явно перегружен. Я мог лететь исключительно по приборам, ослепляемый огнём и искрами. Но мощность мотора упала, самолёт стал снижаться. Что делать? Этот вопрос всегда мгновенно возникает в подобных неожиданных опасных ситуациях. Отдал приказание: «Осмотреть парашюты. Подготовить люки на случай необходимости покинуть самолёт!» и взял курс на ближайший аэродром - в Рязани.

Скомандовал Спирина:

- Уточни курс до Рязани и определи время полёта до аэродрома. Сообщи туда, что идём к ним на посадку.

Команда Филину:

- Шасси не выпускать до моей команды. Следи за землёй - ищи возможность посадки.

Дело было ночью. Пламя было хорошо видно. Ребята закричали:

- Давай лучше прыгать с парашютами! Ведь самолёт вот-вот загорится и взорвётся!

Опять повторилось: нервы их подвели. Но нервы даны для другого - для борьбы до конца!

- Нет, - отрезал я, - пока не загорится, всем быть на своих местах!

35 минут продолжалось снижение. Когда до Рязани осталось 15 минут полёта, высота упала до 700 метров. Мы уже летели в разорванной облачности. Снижение самолёта становилось всё менее интенсивным. Земля почти не просматривалась. 10 минут до Рязани... Облачность уже выше нас, высота - 500 метров. Снижение стало еле заметным. Показались огни города. Самолёт уже мог лететь не снижаясь, но на предельно минимальной скорости. Теперь вся трудность посадки в ночных условиях заключалась в том, чтобы выпустить шасси лишь в последний момент. Если выпустить его раньше, то можно, не рассчитав, зацепить какое-либо препятствие на подходе к аэродрому. «Промазать» тоже нельзя, так как в случае ошибки в расчёте уйти на новый заход невозможно. А аэродром мал, что называется - «в обрез». Тормозной системы на самолёте не было.

Приближаясь к границе аэродрома, я скомандовал Филину:

- Выпускай шасси!

Расчёт на минимальной скорости планирования был настолько точен, что Филин, не выдержав, закричал:

- Зацепишь!

- Нет! - только и смог выкрикнуть я; настолько всё моё внимание было сосредоточено на расчёте посадки.

Прожектор освещал узкую полосу аэродрома. Чтобы не зацепить препятствия, на самолёте были зажжены фары. Наконец, наступил решительный момент - граница аэродрома. В конце аэродрома - резкий уклон к реке... Мы ждали - остановимся или скатимся в реку? Остановились!...

Когда на другой день начальник ВВС Я.И.Алкснис вместе с нами осмотрел следы касания самолётом земли и место, где мы остановились, он резонно заметил: «Ну, знаете ли? Второй раз даже днём так сесть не удастся!». Он был прав - нервы были так напряжены, так была мобилизована воля на борьбу, что действительно, такая посадка казалась неповторимой!

Самолёт стоял на том месте, где остановился, под охраной часовых до приезда специальной комиссии. Через сутки причины аварии мотора были установлены: поплавковая камера карбюратора не выдержала давления бензина, переполнилась и блок работал на неполном сгорании. Кромка правого крыла слегка обуглилась. Вскоре дефект карбюратора был устранён. Мы радовались, что вторично удалось спасти самолёт, спасти идею и колоссальный труд громадного коллектива, его создавшего.

* * *

Через несколько дней после второй вынужденной посадки, мы вновь, в третий раз, предприняли попытку побить мировой рекорд дальности полёта по замкнутому маршруту. Это было последнее и окончательное испытание самолёта. Перед вылетом, чтобы, очевидно, подбодрить нас, на аэродром приехал Я.И.Алкснис в сопровождении главного метеоролога ВВС В.И.Альтовского. Подбадривание заключалось в том, что Альтовский показал нам синоптическую карту, которая была вся усеяна белыми кружочками. Это означало, что вся Европейская часть СССР залита солнцем и никаких признаков ухудшения погоды не предполагается. Серые глаза Альтовского в присутствии Алксниса были круглее, чем любой из кружочков, нарисованных на карте. Наши улыбки, очевидно, выдавали нашу догадку о приказе Алксниса Альтовскому нарисовать такую чудную картину перспектив предстоящего полёта.

Итак, 10 сентября 1934 года *(по другим сведениям - 12 сентября 1934 года.)* мы поднялись в воздух и полетели по маршруту Москва-Рязань-Тула. Этот маршрут был уже хорошо изучен нами. В соответствии с графиком полёта сначала мы летели на высоте 100 метров на минимальной скорости, постепенно поднимаясь всё выше и выше по мере выработки горючего.

Первый день полёта, после того, как была набрана достаточная, гарантировавшая от всяких неприятностей, высота, был сравнительно лёгок и прост. Метеорологическая обстановка была благоприятной.

Но, начиная со второй ночи, обстановка усложнилась, появилась облачность. Самолёт начало сильно раскачивать и порой нам приходилось набирать очень большую высоту для того, чтобы не

попадать в самую толщу облаков или в дождь. В эти периоды мы испытывали некоторое страдание от холода, так как, несмотря на то, что были чрезвычайно тепло одеты, отсутствие движения в течение очень длительного времени и большой расход энергии всё-таки давали знать о себе. От почти непрерывного наблюдения за приборами и бессонницы белки глаз стали розовыми. Из-за холода, постоянного рёва мотора (разговоры довели нас всех до хрипоты) и неприятного ощущения, вызванного утомлением глаз, настроение у нас у всех было довольно скверное и озлобленное. Но в то же время оно придавало нам ещё больше упорства в достижении поставленной задачи.

Чрезвычайно трудным был также третий день, когда надвинувшаяся в несколько ярусов облачность и сильный шквалистый ветер в очень значительной степени осложнили полёт. Однако теперь мы не испытывали уже никаких настроений, кроме отвратительных ощущений от натёртой шлемами шеи, от небритого и немытого лица, а также от не снимавшейся в течение долгого времени одежды. Даже думать о том, что нужно умыться - было противно. Противно потому, что всякое прикосновение чего-либо холодного или даже только воспоминание об этом, вызывало чисто физическое неприятное ощущение и отвращение. Мы попробовали было обтираться водой, разбавленной одеколоном, но только размазали на лицах грязь и копоть и бросили это занятие. Поэтому мы предпочитали совсем не мыться, но, с другой стороны, и страдали от этого. Есть было также противно, несмотря на разнообразие пищи, тем более к этому времени термосы остыли. Однако, несмотря на это, мы заставляли себя есть, так как пища должна была служить для поддержания сил.

Наступала третья ночь, когда мы получили сообщение: «Уходите на юго-запад, погода портится». На западе перед заходом солнца появилась высокослоистая облачность - предвестник плохой погоды. На высоте 4200 метров мы взяли курс на Харьков. Далее мы полетели на Днепропетровск. Но здесь погода настолько ухудшилась, что мы развернулись снова на Харьков. В течение трёх с половиной часов пришлось лететь исключительно по приборам, в сильной болтанке и на очень небольшой высоте. Затем погода вновь улучшилась, и полёт продолжался в более спокойных условиях. Этот период был достаточно тяжёлым, так как в третью ночь мы начали чувствовать усталость и некоторое ослабление рефлексов. Долетев до Харькова, мы снова начали летать по небольшому треугольному маршруту.

Уже поздно ночью, около полуночи, мы ободрились, узнав, что в это время мы уже должны перекрыть мировой рекорд на 100-200 километров. Здесь произошло небольшое недоразумение: И.Т.Спирин, очевидно не расслышав из-за шума моторов моих расчётов, пропустил то время, когда мы фактически побили рекорд. Я же вёл самолёт и удивлялся, почему штурман так долго не сообщает о побитии рекорда. Когда я начал выяснять положение, то оказалось, что рекорд дальности

побит уже более часа тому назад. Проверив несколько раз наши расчёты, мы убедились, что рекорд превышен на 200 с небольшим километров. Мы сейчас же сообщили об этом по радио начальнику ВВС и, получив в ответ телеграмму тёплого содержания, настолько воспряли духом, что дальнейший полёт протекал при прекрасном настроении всего экипажа. Посыпались остроты. Спирин, после отправления мною радиogramм, начал выдавать мне квитанции. Улыбки можно было видеть на каждом лице, по любому поводу: и смешному, и не смешному.

Дальнейший полёт протекал благополучно и гладко. Лишь под самый конец метеорологические условия испортились настолько, что нам пришлось довольно туго, тем более всё кругом заволокло туманом. Наступил рассвет. 72 часа в воздухе! До Москвы мы уже долететь не могли и, через 74 часа 2 минуты, 13 сентября 1934 года (*по другим сведениям - 15 сентября 1934 года.*) приземлились на аэродроме в Харькове. За время полёта мы пролетели 12411 километров. В самолёте оставалось 30 кг бензина. Первым, кто нас встретил, был Я.И.Алкснис, незадолго до этого прилетевший из Москвы. После полёта мы легли спать и проспали ровно 10 часов.

Наш полёт всё время наблюдался с контрольных пунктов, на которых были специальные наблюдатели. Перед отлётом и после посадки самолёт был осмотрен специальной комиссией, которая составила соответствующий акт. На следующее утро Я.И.Алкснис по тревоге собрал весь авиационный гарнизон Харькова. Когда все построились, Яков Иванович объявил:

– Вот так нужно образцово выполнять задания Партии и Правительства!

После речи он пожал нам руки. В тот же день мы перелетели на своём АНТ-25 в Москву. Когда уже садились на Центральном аэродроме, вдруг услышали, что засвистел клапан в моторе. Это был его предельный срок, он прогорел. Осмотр технической комиссией всего самолёта и мотора выявил, что можно было вполне сказать: до полёта и самолёт, и мотор были совершенно в таком же состоянии, как и по его завершении.

Установленный рекорд не был официально оформлен. В то время СССР не состоял членом Международной авиационной федерации (ФАИ) (*СССР вступил в ФАИ в феврале 1936 года.*). В нашей печати об этом полёте была помещена незначительная сухая заметка мелким шрифтом, на последней странице. Комментарии в таких случаях излишни.

Правительство высоко оценило всю эту испытательную работу, закончившуюся установлением мирового рекорда дальности полёта по кривой. Мне было присвоено звание Героя Советского Союза (*28 сентября 1934 года.*) «за героический подвиг и самоотверженную работу, проявленные во время полёта по кривой на расстояние 12411

километров в течение 75 часов без посадки» (как было сказано в Указе). Мои товарищи по полёту - А.И.Филин и И.Т.Спирин были награждены высшей наградой страны - орденами Ленина.

* * *

На испытаниях АНТ-25 были возможны случаи аварийных посадок, и поэтому строился второй экземпляр самолёта с запозданием на один год. Зимой 1934/1935 года было уже два самолёта, практически полностью испытанных и годных для официального установления мирового рекорда дальности полёта по прямой без посадки. В то время это был самый почётный и практически самый важный рекорд. Многие лётчики, в том числе и я, вынашивали желание перелететь через Северный полюс в США с установлением мирового рекорда дальности полёта по прямой.

* * *

А сейчас я хотел бы рассказать о двух замечательных людях, которые принимали самое активное и эффективное участие в испытаниях самолёта АНТ-25. Я не могу писать сначала об одном, а потом о другом, потому что не могу отдать предпочтение кому-то из них одному. Их имена - Макс Аркадьевич Тайц и Данило (Даниил) Степанович Зосим. Данило Степанович - замечательный инженер с творческим дарованием, а Макс Аркадьевич - замечательный учёный с таким же дарованием. Хотя они во многом разные, но и во многом одинаковы. Когда я их встречаю, они оба очень мило и тепло мне улыбаются. И Зосим, и Тайц внесли неоценимый вклад не только в нашу совместную подготовку к рекордному полёту на АНТ-25 и к полёту через Северный полюс, но и в испытания самолётов, и в деятельность ЦАГИ.

Макс Аркадьевич работает с неистощимой энергией и энтузиазмом с начала своей трудовой деятельности и до сегодняшнего дня, и Данило Степанович - так же. Данило Степанович фанатически предан авиации, и Макс Аркадьевич - так же. Тайц в своём увлечении работой уже довёл себя до инфаркта. Зосим - покрепче, пока держится. Данило Степанович неплохо владеет собой, Макс Аркадьевич - эмоциональней. Оба одинаково вкладывают в свой труд страсть и душу. И оба отлично преуспевают. Каждый по-своему очарователен. Настоящие друзья, оба (со всех точек зрения) - во всём достойнейшие уважения люди.

Макс Аркадьевич очень быстр и подвижен, на всё мгновенно и остро реагирует. Хорошо знающие его люди и друзья в шутку называют его «Тайц Аркадьевич». У Данилы Степановича нервы покрепче. А.Б.Юмашев, помнится, иногда подтрунивая над ним, приклеил ему, любя, прозвище, как намёк на его национальность: «Цоб-цобе».

Эти люди одинаково мне дороги, обоих я очень люблю и с большим теплом в душе всегда вспоминаю, а наше совместное прошлое теперь кажется лучшим временем в жизни.

«МАКСИМ ГОРЬКИЙ»

Весной 1934 года, ещё перед началом испытаний второго варианта АНТ-25, на аэродроме ЦАГИ появился АНТ-20 «Максим Горький». Мне выпала честь испытать и это удивительное детище А.Н.Туполева.

Я не буду описывать, как я следил за его созданием - от рисунка Кондорского до выхода на аэродром. Во все новинки Туполева я тщательно вникал, всесторонне (насколько это возможно) их изучая.

Естественно, что в таких ответственных случаях, как первый полёт на опытном самолёте, сверху всегда существовал повышенный интерес к сроку готовности самолёта к первому вылету. Поэтому самолёт обычно попадал с завода на аэродром раньше времени. Это, конечно, увеличивало срок подготовки самолёта на аэродроме. Дело в том, что на заводе, как говорится, «всё под рукой» для того, чтобы что-то примерить, подогнать и тут же, в цехе, исправить. А тут приходилось некоторые детали для подгонки или исправления возить с аэродрома через весь город на завод и обратно... Звонок конструктора «наверх» с донесением, что самолёт уже на аэродроме, давал некоторое успокоение, правда, ненадолго. Вскоре «сверху» опять следовал звонок с вопросом: «Когда же самолёт всё-таки полетит?». Всё это создавало обстановку, при которой возникала спешка, несомненно, плохо влиявшая на качество работ. У всех людей разная психологическая структура: на одного «подхлёстывание» не действует отрицательно, а на другого - влияет и очень плохо. А «наверху», видимо, существовало мнение: «Если их не подгонять, то они дольше провозятся».

Вот пример из практики. В первом полёте на опытном АНТ-14 «Правда», который я описал ранее, причина отказа указателя скорости была в рассоединении трубки от приёмника давления к прибору. Я не сомневался в добросовестности человека, выполнявшего эту работу. Он всегда работал на «отлично». Однако в спешке это соединение он сделал ненадёжно! Я не могу его обвинять. Воспитание чувств - сложный вопрос!

Перед первым полётом обычно «рой» различных специалистов вылезал из самолёта, и объявлялась его готовность. Как чувствовал себя лётчик в первом полёте в этих условиях?... Впрочем, читатель может сам догадаться, как он мог себя чувствовать...

Но возвращаюсь к «Максиму Горькому». Когда самолёт был выведен из ангара и поставлен носом к аэродрому, я сел в кабину, чтобы привыкнуть к виду земли, на которую я собирался смотреть при выполнении посадки. Вид был совершенно необычный. Я чувствовал себя вначале, как кот на заборе: уж очень высоко над землёй находился лётчик.

Самолёт интенсивно готовился к первому испытательному полёту. В один прекрасный день, нежданно-негаданно, вдруг подъезжает автомобиль. Из него выходят: Алексей Николаевич Толстой и Надежда Алексеевна Пешкова (*Пешкова Надежда Алексеевна (1901-1977) - художница, жена М.А.Пешкова (сына М.Горького).*), большие друзья уже в то время. Они пожелали ознакомиться с самолётом. Я рассказал им всё - и про размеры, и про лётные данные, и про оборудование. Они остались очень довольны. Как только их машина уехала, ведущий инженер поздравил меня:

- А Вы, оказывается, родственник Надежды Алексеевны Пешковой!

Родство оказалось весьма дальним: сестра Надежды Алексеевны - Вера Алексеевна была замужем за моим двоюродным дядей - Михаилом Яковлевичем Грозовым. А я этого и не знал. Так началось наше знакомство. А если бы не «Максим Горький»?...

Надежда Алексеевна была обаятельной, очень женственной и интересной, женщиной высокой культуры. В её доме часто собиралось очень интересное общество: писатели, художники, артисты, музыканты... Она всегда была окружена передовыми людьми нашего искусства и науки. Особенно близок к их семье был Павел Дмитриевич Корин (*Корин Павел Дмитриевич (1892-1967) - известный художник-портретист.*), которому в своё время покровительствовал Максим Горький (П.Д.Корин, между прочим, написал и мой портрет).

Сама Надежда Алексеевна тоже была художницей. Как-то она написала портрет моей жены в костюме амазонки. Портрет был настолько удачно написан, что был показан на одной из выставок московских художников в Центральном выставочном зале города Москвы.

Алексей Николаевич Толстой возглавлял свой дом, в котором так же, как и у Надежды Алексеевны, собирались передовые люди, и тоже, главным образом, люди искусства. Он был большим хлебосолом и очаровательным хозяином, очень любил природу, цветы, сам за ними ухаживал.

Обычно, когда в доме А.Н.Толстого собиралось много друзей и знакомых по какому-либо особому случаю, то люди делились своими творческими замыслами, знакомили присутствовавших со своими

работами. Выступали музыканты. Как сейчас помню, у Алексея Николаевича играл Д.Д.Шостакович; впервые проигрывал отрывки из своей новой оперы «Декабристы» Ю.А.Шапорин (*Юрий Александрович Шапорин (1887-1966) - композитор.*); пел Иван Семёнович Козловский (*Козловский Иван Семёнович (1900-1993) - известный оперный певец.*); Ираклий Андроников (*Андроников Ираклий Луарсабович (1908-1990) - литературовед, мастер устного рассказа.*), спрятавшись за занавеску, имитировал разговор Алексея Николаевича с В.И.Качаловым (*Качалов Василий Иванович (1875-1948) - известный актёр МХАТа.*); писатели зачитывали отрывки из своих новых произведений... Это был пример содружества людей искусства.

То же самое было и в доме Надежды Алексеевны Пешковой. Наше знакомство домами продолжалось много лет. Их общество было всегда интересно и, главное, многообразно и содержательно. К тому же мы были соседями по даче, и это обстоятельство также сближало и способствовало частым встречам. Непринуждённые разговоры у камина в зимние вечера вносили в жизнь много прекрасного и вспоминаются до сих пор.

К нашей величайшей скорби, Надежды Алексеевны и Алексея Николаевича не стало раньше времени.

* * *

Прошу извинить меня за вторично прерванный рассказ об испытаниях самолёта «Максим Горький».

На первый испытательный полёт, как обычно, собралось много народа и почти всё конструкторское бюро во главе с Андреем Николаевичем Туполевым. Приехал, конечно, и Я.И.Алкснис. Я сделал предварительную пробежку по аэродрому для уточнения положения стабилизатора перед взлётом. Всё было готово. Алкснис, осведомившись у Туполева и ведущего инженера о готовности самолёта, спросил меня:

– А как по Вашему?

– Всё в порядке, - ответил я.

Затем Алкснис дал сигнал, и событие свершилось. Самолёт летал отлично, был устойчив по всем осям и прост в управлении. Я сделал два больших круга вокруг аэродрома и отлично приземлился. Доложил о полной уверенности в успехе дальнейших испытаний.

После полёта мне рассказали, что, когда я взлетел, все присутствовавшие кричали «ура», махали головными уборами и аплодировали. День закончился банкетом в ресторане «Гранд-Отель» (с 1960 года этого прекрасного здания больше не существует. Жаль...).

Самолёт быстро прошёл испытания. В первом варианте на нём было восемь моторов: шесть - в крыльях и два - в виде тандема, поверх фюзеляжа. Затем тандем был снят, а моторы в крыльях - заменены более мощными (*на самолёте АНТ-20 бис (ПС-124).*).

Вскоре самолёт был показан во время парада на Красной площади (*1 мая 1935 года.*). Я летел на нём, возглавляя все авиационные соединения. С двух сторон, в нескольких метрах от концов крыльев, летели два истребителя И-4 (*по другим сведениям - И-5.*) для того, чтобы контрастом размеров усилить впечатление. Появление «Максима Горького» над Красной площадью произвело фурор. Все аплодировали.

Перед этим полётом произошло событие, которое потом заставило меня выйти из строя на долгое время. Накануне первомайского парада я присутствовал на торжественном собрании в Художественном театре. После собрания состоялся спектакль, в конце которого я почувствовал себя плохо: у меня вдруг открылось язвенное кровотечение. Я лежал полчаса, почувствовал себя лучше и, несмотря на протесты администрации, сел в свой «фордик» и уехал домой, на Беговую улицу. Руководство ЦАГИ было сильно взволнованно: смогу ли я завтра полететь на «Максиме Горьком». Волновались, ибо не знали, состоится ли парад на Красной площади с АНТ-20 во главе, или без него. Ни один лётчик ещё не летал самостоятельно на этом самолёте, кроме меня. А не летавшего ни разу поставить во главе парада было, конечно, нельзя.

Приехав домой, я поднялся на четвёртый этаж по лестнице, разделся и лёг спать. Утром я съел сырое яйцо, выпил стакан молока и пошёл пешком на аэродром. Я был довольно бледен и чувствовал некоторую слабость из-за потери крови накануне. На аэродроме я всех успокоил и благополучно пролетел во главе авиаколонны.

Вернувшись домой, я съел тарелку борща и что-то мясное на второе. В результате через несколько часов я оказался в госпитале в Серебряном переулке, который в то время возглавлял незабвенный Пётр Васильевич Мандрыка (*Мандрыка Пётр Васильевич (1884-1943) - начальник и главный хирург Центрального военного госпиталя, генерал-майор медицинской службы.*).

На традиционном вечернем банкете в Кремле Климент Ефремович Ворошилов заметил моё отсутствие. Ему сказали, что я в тяжёлом состоянии в госпитале. Доложили Сталину. «Принять все меры к восстановлению здоровья!» Приказание было выполнено от начала до конца. Была организована консультация с участием самых больших медицинских авторитетов. Не зная об этом приказе, я был поражён, когда ко мне в палату вошли, возглавляемые П.В.Мандрыкой, профессора М.П.Кончаловский, Д.Д.Плетнёв, Певзнер и другие (теперь уже не помню их фамилии). Это были светила того времени. Только тогда я и узнал, по какой причине у меня кровотечение. После консультации мнения разошлись лишь в одном: делать или не делать

переливание крови. Требовалось серьёзное решение: гемоглобин у меня был на пределе. Пётр Васильевич Мандрыка решил:

- С его здоровьем он обойдётся без переливания крови.

Положение было серьёзное. Я потерял столько крови, что и операцию, и переливание крови делать было нельзя (как мне сказали после того, как опасность миновала). К счастью, всё обошлось - через шесть недель я выписался из госпиталя.

* * *

Пётр Васильевич Мандрыка... Для меня это, прежде всего, человек, которого я любил так же, как и своего отца. Эта личность настолько незаурядная, что я не могу не сказать хотя бы несколько слов о нём. Несколько слов - потому что мне пришлось мало общаться с ним. Но и этого было достаточно, чтобы увидеть, какая это достойная и выдающаяся личность.

Человек с характером, властный, страстный, безоговорочно требовательный, «строгий, но справедливый», как говорили о нём его сослуживцы. Блестящий хирург. Отличный хозяин и организатор. При нём в госпитале было налажено отличное лечение. И, конечно, чистота и порядок были образцовыми. При нём не было «проходной». Никто, кому не положено, в госпиталь, как говорится, «носа не сунет». В трудное время он организовал подсобное хозяйство, и это было настоящим подспорьем для госпиталя.

Пётр Васильевич был страстным охотником и прекрасным семьянином. Но главное, он был обаятелен настолько, что когда он входил в палату к больным, то своими остротами и шутками завораживал людей. Казалось, скажи он: «Я Вам должен отрезать голову», и согласишься - дашь отрезать. Ко мне он относился особенно хорошо и тепло, и, я думаю, чувствовал мою любовь и уважение. Когда я достаточно окреп, он даже разрешал мне присутствовать на операциях, которые сам делал. Я дважды наблюдал, как он удалял почку, вырезал опухоль и т.д.

Эти посещения операционной внушили мне чувство огромного уважения к работе хирургов - совершенно исключительной по ответственности и требующей от них умения владеть собой. После окончания операций было видно, что человек очень устал от колоссального нервного напряжения.

Будучи отличным организатором, Пётр Васильевич подобрал в госпитале кадры (от крупнейших специалистов до уборщиц), которые способствовали расцвету и славе госпиталя. Совсем ещё недавно можно было встретить этих людей, знавших Мандрыку, и всегда добрым словом вспоминавших его. Особенно трогательно было слушать

старых нянечек и сестёр. Кадры П.В.Мандрыки отличались не только добросовестностью, но и преданностью и привязанностью к своему госпиталю. К моему великому удовлетворению, память об этом замечательном человеке увековечена тем, что Центральному Краснознамённому военному госпиталю в Серебряном переулке присвоено его имя.

* * *

Восстановление моих сил и здоровья протекало медленно. Мне советовали не торопиться с полётами. А пока я был на излечении, произошло много событий.

Прежде всего - страшная катастрофа с «Максимом Горьким». Это было в выходной день (*18 мая 1935 года.*). Самолёт «Максим Горький» пилотировали Коля Журов и Иван Михеев (который был механиком у И.К.Полякова в перелёте Москва-Пекин, а затем стал лётчиком). Когда АНТ-20 пролетал над Центральным аэродромом в направлении от Москвы на северо-запад, на аэродром явился Я.И.Алкснис. Он увидел, что к «Максиму Горькому» приблизился истребитель И-5 и начал выполнять «мёртвую» петлю вокруг него. Алкснис был в бешенстве, но... Радиосвязи тогда не существовало, и прекратить воздушное хулиганство было невозможно. На одной из петель Н.П.Благин, пилот И-5, сорвался в верхней точке петли и врезался в крыло «Максима Горького». Тот стал разламываться прямо в воздухе. Все погибли на глазах родных, знакомых и начальника ВВС.

Вслед за этой новостью я услышал ещё одну. С.А.Леваневский собрался лететь через Северный полюс в Америку на самолёте АНТ-25. Кто об этом только не мечтал!... Самолёт теперь проверен и свободен - меня, видимо, считали навсегда выбывшим из строя. Такую попытку Леваневскому разрешили. Вторым пилотом у него был Георгий Филиппович Байдуков (*штурман - Виктор Иванович Левченко.*). Долетели они до Северного Ледовитого океана, и в это время в кабину пилота стало протекать масло. Естественно, Леваневский решил, что это ненормальное явление. Он вернулся и сел в Ленинграде (*3 августа 1935 года.*). А причина появления масла в кабине оказалась очень простой и, в сущности, неопасной: масла в бак налили слишком много, оно начало пениться, а его излишки - просачиваться в кабину. От дальнейших попыток Леваневский отказался, считая, что на одномоторном самолёте лететь ненадёжно.

После этого Г.Ф.Байдуков поступил разумно. Он учёл, что кому-кому, а В.П.Чкалову И.В.Сталин разрешение на полёт даст. К этому времени Чкалов стал его любимцем, а такие дела без Сталина не решались. Чкалов сначала отказывался, так как он был лишь истребителем и

летать в облаках по приборам не умел. Но Байдуков его уговорил: сам Георгий Филиппович летал отлично, а по приборам - великолепно.

Сталин решил, что сначала нужно ознакомиться с полётами над Северным Ледовитым океаном и сам дал маршрут, который был назван «Сталинским маршрутом». Как известно, полёт этот состоялся (20-22 июля 1936 года.) и закончился благополучно. Из-за плохой погоды экипаж вынужденно сел на острове Удд (ныне этот остров переименован в честь В.П.Чкалова).

Я вспоминаю, что выполнить перелёт от начала до конца по заранее намеченному плану никому, кроме Б.К.Веллинга и С.А.Шестакова (на АНТ-3 в 1927 году из Москвы в Токио и обратно), по той или иной причине не удавалось. В том числе, и «великому лётчику нашего времени» (имеется в виду В.П.Чкалов.), причём в обоих случаях (я имею в виду полёт по «сталинскому маршруту» и полёт через Северный полюс в Америку). В первом случае виновата была погода, а во втором - до рекорда дело не дошло из-за неправильной ориентировки при полёте над Канадой.

Тем не менее, в Москве состоялась их торжественная встреча и приём в Кремле, на котором присутствовал И.В.Сталин. За этот полёт членам экипажа (В.П.Чкалову, Г.Ф.Байдукову, А.В.Белякову.) было присвоено звание Героев Советского Союза (24 июля 1936 года.).

ПАРИЖ МИМОХОДОМ

В 1936 году я снова вошёл в строй. Испытав пассажирский самолёт АНТ-35, я совершил на нём скоростной полёт из Москвы в Ленинград и обратно (15 сентября 1936 года.). Самолёт показал эксплуатационную скорость 350 км/час - для того времени она была выдающейся. Этот самолёт решено было показать на XV Парижской выставке, состоявшейся с 13 по 30 ноября 1936 года. Решением Правительства самолёт должен был быть доставлен из Москвы в Париж по воздуху. Пилотировать самолёт было поручено мне.

Поздней осенью, в начале ноября (4 ноября 1936 года.), мы вылетели на АНТ-35 в Париж через Кёнигсберг, Берлин и Кёльн. Начальником экспедиции был Василий Иванович Чекалов (Чекалов Василий Иванович (1897-1938) - в то время - начальник ОЭЛИД ЦАГИ.), вторым пилотом - Сергей Корзинщиков (Корзинщиков Сергей Александрович (1904-1943) - лётчик-испытатель ЦАГИ.), штурманом - Сергей Алексеевич Данилин, механиком - Аникеев (по другим сведениям - механики А.С.Комоленков и Н.И.Комаров.).

Погода была отчаянной: моросил осенний мелкий дождичек. Долетели до Кёнигсберга и застряли: нам долго не давали разрешения

лететь в Берлин, так как там стоял туман. Когда, наконец, разрешение было получено, мы полетели (*5 ноября 1936 года.*). На половине дороги мы встретили туман, но прошли верхом, над ним. В Берлине тумана уже не было.

6 ноября, вечером, мы прилетели в Кёльн (*город в Германии.*). Незадолго до посадки правый мотор стал «сдавать». Пришлось сбавить ему обороты. 7 ноября мы провели в Кёльне, в гостинице. Отметили праздник и задержались с подготовкой самолёта к полёту. Торжественный день мы встретили очень скромно. Настроение нам сильно портил правый мотор: хватит ли нам мощности для взлёта?

Утром следующего дня (*М.М.Громов ошибается - из Кёльна они вылетели днём 7 ноября 1936 года.*) мы зашли на метеорологическую станцию. С метеокартами к нам вышел молодой человек с фашистской свастикой в петлицах. На карте был обозначен метеофронт около самого Парижа. Погода, видимо, часа через два должна была испортиться совсем. На наш вопрос о прогнозе фашист пожимал плечами, явно не желая с нами разговаривать. Делать было нечего, лететь всё равно нужно.

Правый мотор давал половину мощности, но при пробе на земле пока работал бесперебойно. Мы мечтали лишь об одном: лишь бы оторваться от земли и подняться до 50 метров. Вырулив на самый край аэродрома, я дал полный газ. Тенденция к развороту была так велика, что пришлось парировать её крайним отклонением руля направления. Взлёт удался. В полёте я имел возможность даже немного сбавить мощность исправного мотора. Высота была 300 метров. Но чем дальше мы летели, тем погода становилась всё хуже - пошёл дождь. Высота полёта стала 100 метров, видимость - плохая. Приводных радиостанций не было, поэтому лететь пришлось не в облаках, а над землёй, чтобы не потерять ориентировки. Правый мотор начал давать перебои, мощность его постепенно падала. Видимость из-за дождя упала до 200 метров. И мне, и Данилину пришлось напряжённо контролировать точность прохождения земных ориентиров. Наконец показался аэродром Ле-Бурже, и мы приземлились. Но рулить уже не могли - правый мотор остановился и не желал больше работать. Выключив моторы, мы попробовали повернуть винт злополучного мотора и услышали гремящие звуки металлических частей внутри двигателя. Но ни отказ мотора, ни ливший дождь не могли омрачить нашего настроения. Свою задачу мы выполнили, выйдя «сухими из воды». Самолёт был водворён в ангар, а мы последовали в гостиницу.

На XV Парижской выставке было несколько наших лётчиков. Кроме нашего экипажа прибыл экипаж В.П.Чкалова, А.Б.Юмашев, П.Я.Федрови и некоторые инженеры (*А.Н.Туполев, А.И.Филин.*). Тройка Чкалова остановилась в той же гостинице, что и наш экипаж, рядом с нами. Вечерами мы с Чкаловым вели беседы о полёте через Северный полюс. Мы пришли к обоюдному решению лететь на двух самолётах

одновременно и, конечно, просить об этом И.В.Сталина, так как в подобных вопросах последнее слово было всегда за ним. Во время наших разговоров, Валерий Павлович и Серёжа Корзинщиков любили «подкреплять» их соответствующими напитками. Если было уже поздно, Серёжа отправлялся в аптеку, где объявлял: «Гран бутей мартель!». Возвращался он всегда с победой.

Выставка не произвела на нас большого впечатления. Искусством же мы наслаждались в Париже сполна. Времени для этого достаточно.

В гостинице произошёл следующий эпизод. Уборщица наших комнат, уже пожилая женщина, расспрашивала нас:

– Месье, на выставке, наверное, очень интересно?

Я ответил ей, что если она пожелает, я могу достать ей билет. Она изумилась и, кажется, приняла это не совсем серьёзно. Но когда я на следующее утро вручил ей билет, она приглушённым голосом, с умилением на лице, произнесла:

– Это так мило, так мило!

Я объяснил ей, что в нашей стране все пользуются одинаковыми правами.

– Это очень, очень хорошо, - сказала она.

В городе невольно привлекали внимание некоторые особенности поведения парижан в их обыденной уличной жизни. Входя в магазин ли, в отель ли, в автобус, в кафе - все старались уступить друг другу дорогу. Это бросалось в глаза даже в автомобильной езде. Между тем, поражала и некоторая простота нравов. Можно было видеть, как где-либо в укромном уголке молодые люди целовались, никого не стесняясь. Еслиходишь в кафе и видишь молодую женщину, скромно сидящую за столом в одиночестве - это значит, что можно к ней вежливо подсесть и через несколько минут... знакомство и поцелуи.

Вскоре мы вернулись домой в Москву, но уже поездом (самолёт АНТ-35 был перегнан в Москву С.А.Корзинщиковым и М.Ю.Алексеевым.).

НОВАЯ ВЕХА В ЖИЗНИ

Весной 1937 года я находился две недели в госпитале для профилактики и там узнал, что В.П.Чкалов подал заявление И.В.Сталину с просьбой разрешить полёт через Северный полюс в Америку и получил согласие. Выйдя из госпиталя, я в тот же день тоже подал заявление, в котором просил о разрешении полёта через Северный полюс в Америку. Самолётов АНТ-25 было два.

На следующий же день я был вызван в Кремль. В присутствии всего ЦК ВКП(б), А.Н.Туполева с несколькими инженерами его КБ, Я.И.Алксниса с представителями ВВС, В.М.Молотов открыл совещание.

И.В.Сталин, в хорошем расположении духа, сначала прохаживался по кабинету. Молотов задал мне вопрос:

- Почему Вы тоже хотите лететь через полюс? Чкалов храбр и мы это знаем, а зачем Вам нужно лететь?

Я ответил:

- Я хочу лететь потому, что испытывал этот самолёт от начала до конца, и убеждён, что сделаю такой перелёт не хуже, а лучше, чем кто-либо.

- Так это - только Ваше самолюбие!

Тут вставил реплику К.Е.Ворошилов:

- И правильно, а как же!?

Я был готов обнять его за такую поддержку. Тогда Сталин задал мне вопрос:

- А почему - через полюс? А почему бы не через Гренландию, например, или ещё каким-либо маршрутом?

Я ответил, что это наиболее короткий путь между нами и Америкой, а в будущем - перспективная трасса воздушного сообщения. И, кроме того, я обосновал своё желание тем, что полёт из Москвы через Северный полюс является по условиям тем маршрутом, который даст возможность сесть в районе Лос-Анджелеса и установить мировой рекорд дальности. Я попросил, чтобы мы полетели почти одновременно, оба экипажа.

- И как же Вы думаете это осуществить? - спросил Сталин.

- Очень просто: Чкалов взлетит, а мой самолёт после этого будет поставлен на дорожку, и, не более чем через полчаса я смогу взлететь.

- Ну хорошо... - так было мне сказано, но... вышло потом не так.

Туполев и Алкснис поддержали меня. Как сейчас вижу, Сталин поднял руку и с улыбкой произнёс:

- Я - за!

Я засиял: теперь всё решено.

Оба самолёта начали одновременную подготовку, а она была длительной. Нужно было на вновь поставленных моторах налетать 25 часов и снова снять все характеристики расхода горючего для уточнения графика полёта, так как нам предложили другое горючее, более гигроскопичное, чем то, на котором я летал 75 часов.

Используя новое горючее я убедился, что обеднять смесь на высоте нельзя с такой эффективностью, как на старом типе, и я отказался от него.

Экипаж был утверждён: вторым пилотом был назначен Андрей Борисович Юмашев, штурманом - Сергей Алексеевич Данилин. А.Б.Юмашев был блестящим пилотом с творческим мышлением; он отлично летал по приборам в облаках, был человеком с решительным характером и высоким интеллектом. Он увлекался живописью, много и интересно писал маслом и акварелью. Ко всему этому - высокий

красивый мужчина с крупными чертами лица киногероя, с волнистыми волосами. (Между прочим, у нас всех троих слегка вились волосы.)

С.А.Данилин был, безусловно, лучшим из лучших штурманов. Из всех самых известных тогда штурманов он единственный никогда не «блуждал» в воздухе. Работал он быстро, точно, чётко и уверенно. Человек со спортивной жилкой, с решительным характером, с творческим дарованием в своей профессии. Он отличался прямоотой, но при этом и большим тактом, продуманностью, был примерным семьянином.

Оба мои спутника были смелы и обладали большой выдержкой. Словом, я не мог желать никого лучше. Оба они имели уже широко известные имена среди испытателей того времени, их хорошо знал начальник ВВС, они пользовались большим авторитетом.

Во время испытаний мы держали строгий режим, регулярно занимались физподготовкой. А когда ехали на аэродром мимо Медвежьих озёр, всегда останавливались, чтобы искупаться и поплавать. Работа у нас начиналась рано утром, а заканчивалась в сумерки.

Испытания подходили к концу. Но в одно, далеко не прекрасное утро, войдя в ангар, мы увидели, что наш самолёт стоит без мотора: его, оказывается, переставили на самолёт Чкалова. Так нам сказали, но так ли это? Откуда шло такое разрешение, мы так и не узнали до сего времени. О причинах можно догадываться: очевидно, их тройка (*имеется в виду экипаж В.П.Чкалова.*), по решению сверху (откуда точно - мы не знаем) должна была лететь одна, а нас решили задержать. Мы почувствовали себя пасынками. Протестовать, как чувствовалось, не имело смысла. Экипаж Чкалова полетел, не дожидаясь нас. И товарищи с нами даже не попрощались.

Нам предстояло снова налетать 25 часов на новом моторе. Мы знали, что это займёт почти месяц. Но мы твёрдо решили, что полетим обязательно и пролетим лучше, чем кто бы то ни было. Мы не ошиблись ни в чём.

Когда оставалось выполнить последний испытательный полёт, то возникли сомнения: стоит ли его делать. Нужно было проверить расход с самым малым весом, который должен был быть в конце полёта, над Америкой. Я решил, что раз время есть, то точность не помешает, хотя меня и отговаривали.

Вырулив на старт и убедившись, что всё в порядке, я взлетел. Через полторы минуты я заметил, что температура воды растёт, и притом очень быстро. Я из осторожности держался сразу после взлёта довольно близко к кромке аэродрома (как и всегда, по возможности). Через две минуты мне пришлось выключить мотор, так как температура полезла выше 90°C.

Рычаг, регулирующий температуру, был в положении максимального охлаждения. Посадка без мотора на рекордном самолёте требовала

точного расчёта. Аэродром был большой. В таких случаях умение на любом самолёте выполнять расчёт посадки методом глубоких виражей и скольжений помогает только тем, кто прошёл хорошую практику высшего пилотажа. Посадка завершилась, к нашему счастью, благополучно.

Мы вылезли из самолёта и обнаружили, что шторки радиатора закрыты. Заглянули в кабину - рычаг в положении «открыто» (!?). Самолёт был отведён в ангар, где открыли капот мотора и увидели, что один из болтов тяг, соединяющих штоки радиатора с рычагом управления, лопнул. Как оказалось, он был недоброкачественным. Старая поперечная трещина и свежий излом свидетельствовали о том, что соединение держалось на 1/10 диаметра болта. От вибрации наступила усталость металла, и болт сломался. Все, кто видел этот болт, смотрели на нас, как на людей, родившихся второй раз или, как говорят, «родившихся в рубашке». Некоторые были даже убеждены, что мы не полетим после этого. Фатальный случай! Дело в том, что если бы мы отказались от этого последнего полёта, то этот дефект не был бы обнаружен. При взлёте с полным весом мотор остановился бы через полторы минуты после отрыва от земли. Катастрофа была бы неминуема, и едва ли можно было бы тогда обнаружить её причину. Мы переставили болт, и самолёт через несколько часов стоял на горке дорожки.

Мы влили в самолёт на полтонны больше горючего, чем Чкалов. Это давало громадное преимущество в дальности. Сняли с самолёта надувную резиновую лодку на случай вынужденной посадки в океане, ружья, соль, тёплую одежду, запас продовольствия, запасное масло и прочее - всего на 250 килограммов. В процессе испытаний был выявлен закон, по которому увеличение количества бензина на 1 кг увеличивало дальность полёта на 1 км. Но если снять с самолёта какой-либо предмет или (что одно и то же) уменьшить вес конструкции на 1 кг, то это давало возможность увеличить дальность на 3 км. Игра стоила свеч. Мы даже обкусали кусачками излишки болтов и болтиков, выступавших из гаек, где только удалось. Все наши мысли были сосредоточены на достижении только успеха, только на него мы рассчитывали - и мы не раскаялись. В силу всех этих мероприятий мы имели преимущество в дальности перед Чкаловым на 1500 км. Но отвоевать это преимущество было труднее, чем совершить полёт.

* * *

Экипаж прибыл на аэродром с вечера. Мы легли спать в 11 часов. Нашу комнату охранял часовой, чтобы никто, главным образом - журналисты, не нарушил наш сон. Заснули мы быстро - часов в 12

(причём, снотворного не принимали). Ровно в 3 часа ночи (*12 июля 1937 года.*) нас разбудили. От волнения я не мог завтракать, но с удовольствием выпил горячего чая. Мысли о большой ответственности перед Родиной, естественно, волновали.

Начинался рассвет... Самолёт стоял в начале специальной дорожки, на горке. Мы подъехали к нему на автомобиле. Нас поразило, что пришла такая масса народа нас провожать. Пройти к самолёту было трудно. Задавались на ходу вопросы, от которых наши мысли были далеки в то время; сыпались пожелания вроде: «Ни пуха, ни пера», «Даёшь Америку!» и т.д. В печати, как мы узнали впоследствии, сообщалось, что «при отлёте все очень волновались, один только Громов был спокоен». Но не наоборот ли?...

Я, конечно, волновался, но такое сообщение принял как за комплимент: видимо, я хорошо владел собой в этой сложной обстановке. Мысли были сосредоточены на той последовательности и чёткости предстоящих действий, которые обеспечивали успех. Прощание - совершенно излишняя процедура. Слишком психологически контрастны состояния провожающих и улетающих. Провожающие ведут себя так, как будто бы ты садишься в поезд дальнего следования, где тебя ожидают комфорт, успокаивающий стук-разговор колёс, бесконечное закусывание и виды, виды в окне. Нет, не то настроение при отлёте, да ещё когда тебе предстоит такой ответственный полёт. Голова думает только о том, чтобы сделать всё точно, соблюсти последовательность, не проявить торопливости, выдержать прямую на взлёте. Волнение, связанное с метеорологической обстановкой... Словом, желание сосредоточиться, а не распыляться. Но, увы, многие, если не большинство провожающих, с этой стороны психологию не учитывают и задают в такой ответственный момент самые пустяковые, самые ненужные вопросы. Сыплются пожелания, которые только усложняют обстановку и мешают сосредоточиться и собраться.

Последним попрощался Я.И.Алкснис - это было приятно. Его тон был уверенным, убеждённым и оптимистическим, он вселял и укреплял уже созревший наш девиз: «Вперёд и только вперёд, и по прямой!».

После прощания с Яковом Ивановичем я подал рукой сигнал к запуску мотора и закрыл кабину. Когда кабина самолёта была закрыта, и ко мне уже не было доступа, я почувствовал облегчение и очутился, как говорят, «в своей тарелке», т.е. в привычной для меня обстановке. После опробования двигателя, убедившись, что всё в порядке, колодки, по моей команде, были вынуты из-под колёс.

Наконец взвилась зелёная ракета - старт был дан. Мотор - на полной мощности, но самолёт был так тяжёл, что, несмотря на наклонную плоскость горки, начал разбег еле-еле. Только пробежав 100 метров, мы почувствовали облегчение хвоста, и он медленно, как бы нехотя, стал подниматься.

Юмашев был наготове, чтобы немедленно убрать шасси. Он был за моей спиной, держа рычаг уборки шасси, и смотрел вперёд вместе со мной, ожидая моего сигнала. На половине дорожки скорость была ещё так мала, что секунды казались минутами. Но вот уже виден конец дорожки. Толчки стали мягкими и, наконец, я крикнул: «Давай!». Конец дорожки мелькнул под нами. Мы не полетели, а тяжело поплыли. Фабричную трубу мы пролетели на уровне её высоты. Далее высота стала 50 метров... 100 метров... Наконец, стало возможным чуть-чуть сбавить обороты мотора: сначала на 20, затем - на 50, и через 10 минут - на 100 оборотов/мин. На высоте 200 метров, через 15 минут полёта, подошли к Загорску (*ныне - город Сергиев Посад Московской области*). За Загорском вошли в низкую слоистую облачность. Я вёл самолёт по приборам по курсу, который мне дал Данилин. Мы летели то в облаках, то между их двумя слоями, внимательно следя за тем, чтобы не попасть в кучевую облачность. Самолёт в эти минуты обладал очень небольшим запасом прочности, и сильная болтанка в кучевых облаках ему была противопоказана. Прошло 4 часа. Мы постепенно поднимались, как этого требовал график полёта. Земли всё это время, конечно, не было видно из-за облачности. По расчётам Данилина, к тому времени под нами была Вологда. Вскоре облака стали редеть - обстановка стала обычной. Я почувствовал аппетит, верный признак моего успокоения, и с удовольствием позавтракал.

Начала проглядываться тундра. Мы вышли точно к острову Колгуев. Данилин - молодец: дал точный курс! Снизилась и сбросили первый выпел (это снижение было необходимо по условиям установления рекорда по ломаной линии). Затем снова начали набор высоты.

Мы летели над Северным Ледовитым океаном, над нами было чистое небо. Справа сияло солнце, и океан выглядел при таком освещении тёмно-синим, как Чёрное море. Высота - 2000 метров. Впереди - Новая Земля. Нам повезло: приближаясь к ней, мы любовались её светлыми красками, а её поверхность, освещённая яркими солнечными лучами, напоминала Южный берег Крыма. Вспомнилось лермонтовское:

Под ним - струя, светлей лазури,
Над ним - луч солнца золотой,
А он, мятежный, просит бури,
Как будто в буре есть покой.

В середине острова, на его западном берегу, располагался контрольный пункт. Мы снова снизались и сбросили второй выпел - знак спортивным комиссарам о прохождении нами данного пункта.

Снова набирая высоту, я вдруг обнаружил, что термометр, показывающий температуру воды в системе охлаждения мотора, не работает. Система охлаждения была открытой, и показания термометра имели большое значение. Чем дальше, тем выше мы должны были лететь. Вода на большой высоте закипает уже не при 100°C, а при более низкой температуре. Нас в известной мере выручал

термометр масляной системы: его показания зависели от температуры водяной системы. Предварительно наблюдая перепад между показаниями этих двух термометров во время полёта, я мог теперь ориентироваться и иметь представление о температуре воды. Однако эта неисправность была сносна, пока атмосферные условия были постоянными. При изменении температуры воздуха ситуация несколько усложнялась. «Червячок», который гложет внутри, всё же поселился в нас и портил настроение. Но что делать? За свою жизнь я могу вспомнить так мало случаев, когда техника весь полёт работала безупречно. Или я был придирчив, или времена были такими. Надо думать, и то, и другое было справедливо. Неисправность термометра была единственной неисправностью материальной части за весь полёт.

За Новой Землёй впереди встала сплошная стена облаков до самой воды, верхняя кромка которых достигала высоты 2000 метров. Землю Франца-Иосифа мы прошли на высоте 3000 метров. Впереди нас ожидало самое неприятное явление - обледенение.

Вскоре показалась стена облачности выше потолка нашего самолёта при его весе в тот момент. Температура воздуха была -17°C , высота - 3200 метров. Для того чтобы обледенение было как можно слабее, я начал набирать высоту. Чем выше, тем ниже температура воздуха и обледенение обычно слабее. Дальше мы шли в сплошных облаках на нашем потолке в 4200 метров, при температуре воздуха -22°C . Казалось, ещё бы метров 300-500 - и мы бы шли над облаками без всякого обледенения. Но теперь стёкла кабины сразу стали матовыми и непрозрачными. Я подал антиобледенительную жидкость на винт и открыл левое окошечко кабины, чтобы наблюдать за передней кромкой крыла. Пока она была белая, но что будет дальше? Налипший на кромке крыла шершавый лёд снизил высоту полёта ещё на 100 метров. Мы летели по приборам и через несколько минут совершенно внезапно очутились между двумя слоями облаков (это можно было заметить только в левое открытое окошечко). Вздых облегчения...

На кромке крыла я увидел уже не налёт, а белизну. Стёкла стали не ледяными, а снежно-белыми - обледенение усиливалось. Это создавало тревожную обстановку. Ведь мы не знали, идём ли поперёк метеофронта или наискосок.

1 час 45 минут мы ждали - или обледенение снизит нас до катастрофической высоты, или кончится, наконец, фронт облачности, и тогда вероятна победа. Нервное напряжённое состояние заставляло мозг работать отчётливо и ясно.

Лететь по приборам на минимальной скорости в облаках было не очень весело. Нужно было следить за курсом и его поправками, за нормальным поступлением жидкости на винт, за обледенением крыла, за температурой воздуха и температурой масляных перепадов. К тому же, нет такого прибора, который бы показывал именно минимальную безопасную скорость. Почему нельзя было лететь выше? Да потому, что

в этом случае скорость полёта самолёта уменьшилась бы, а это могло привести к неуправляемому полёту и срыву самолёта в штопор. А там - поминай как звали.

Я почувствовал, что щёки мои покраснели от волнения. Однако мы не свалились в штопор: живой прибор - человек - «чувствует» машину и предел её возможностей... Тонкая игра... Чутьё и хладнокровие...

Всему, однако, бывает конец. Облачность вдруг начала светлеть и через 1-2 минуты исчезла. Позади самолёта осталась серая зловещая стена - это значит, мы пересекли метеофронт. Сбоку светило солнце, под нами - сплошная облачность... А над нами - снова синее небо. Настроение сразу поднялось, все повеселели. Мы поняли, что если теперь и встретим метеофронт, то не ранее чем через 1500 км, а тогда мы уже сможем подняться до 5000 метров (так как горючего убавится). А там где температура воздуха ниже, как я уже говорил, и обледенение слабее. Антиобледенитель на винт был выключен, он свою задачу выполнил отлично.

Но кроме обледенения полёт усложнялся ещё и тем, что задолго до полюса картушка магнитного компаса (*картушка - диск из немагнитного материала, укрепляемый на подвижной системе компаса для удобства ориентирования по сторонам света.*) начала вдруг беспорядочно крутиться и показаниями компаса стало невозможно пользоваться. Мы перешли на смешанный способ ориентирования. Пока было видно солнце - летели по солнечному указателю курса, Данилин показывал образцы своего искусства. Но в облаках приходилось лететь по гироманитному компасу (*гироманитный компас - гироскопический прибор для определения курса самолёта относительно магнитного меридиана.*), корректируя его показания каждые 15 минут.

Выйдя из облачности, Данилин немедленно дал поправку, пользуясь солнечным указателем курса. Я немедленно снизился до 3500 метров, требуемых графиком. Мы все трое улыбались, зная, что теперь дело только за исправной работой материальной части. Даже удивительно, что в мыслях даже ни разу не мелькнуло тени сомнения о том, что мотор вдруг откажет.

Через несколько часов мы приблизились к Северному полюсу. Данилин со свойственной ему точностью и лаконичностью передал радиотелеграмму: «Проходим Северный полюс на 13 минут раньше срока, намеченного графиком».

Настроение было такое, как будто мы были не над Северным полюсом в самолёте, а где-нибудь на отдыхе после свершённой победы, в прекрасной обстановке. Мы даже острили по поводу находящихся под нами на льду папанинцев, хотя прекрасно понимали, что неизвестно, кто из нас в большей опасности и какие могут быть ещё каверзы судьбы для них и для нас. Эти каверзы, однако, последовали (и у них, и у нас), а с ними и настроение резко изменилось

на серьёзное и сосредоточенное, готовое на отчаянную борьбу до последних сил.

Над полюсом я закусил. Юмашев сел за штурвал, а я начал дремать, прилёгши за его спиной. Через 15 минут я не выдержал и заглянул вперёд: лёд постепенно сошёл с крыла. Всё было в порядке.

Обстановка начала «приедаться»: внизу - бесконечная сплошная облачность, а над горизонтом - низкое солнце.

Однако за Северным полюсом, через несколько часов, мы вновь увидели приближающуюся облачную стену - новый фронт. Снова мы начали набирать высоту: теперь мы летели на высоте 5200 метров, но всё вошли в сплошную облачность при температуре воздуха -32°C. Стёкла кабины и крыло опять стали матовыми. Однако обледенение было гораздо слабее, чем первое. Борьба продолжалась 50 минут, мы были вполне спокойны. Теперь Юмашев отдыхал, а я сидел и скучал за штурвалом.

Внизу по-прежнему была сплошная облачность, а сбоку светило солнце. Его свет, хоть и казался красивым, но в то же время был не особенно ярким, скорее оранжевым, и поэтому казался зловещим. От скуки мне ужасно захотелось спать, до того успокоились нервы. Вскоре далеко впереди я увидел на облаках какие-то еле заметные пятна. Это явление начало меня развлекать, и я забыл про сон. Так тянулось часа два. Пятна становились всё темнее и отчётливее. Наконец я ясно смог определить, что это скалы острова Принс-Патрик (*М.М.Громов ошибается - это был другой остров архипелага Парри.*).

Я радостно закричал истошным голосом. Лежавший Юмашев подскочил, а Данилин улыбался: он был доволен своей работой - мы шли точно по курсу! Теперь мы с Юмашевым, обращаясь к Данилину, называли его не иначе, как «профессор». Тысячи километров по солнечному указателю курса надо льдами Арктики, порой в условиях обледенения и отсутствия всякой видимости... Этот человек - воистину не только чудо точности и умения владеть собой в любых условиях - всегда может служить эталоном работника и человека. Он был штурман, не блуждавший ни разу в жизни! Если прибавить к этому то, что он - образец скромности и необыкновенной моральной чистоты, то каждый знающий его может только подтвердить его обаяние, которое свойственно этому подлинному герою нашего времени.

Юмашев показал ему большой палец. Сам он, так же, как и мы, был в приятном приподнятом расположении духа. Художник по натуре и дарованию, обладатель красивой внешности, волевой до предела, блестящий пилот - храбрый, умный и увлекающийся до беззаботности, но серьёзный в делах, производящий чарующее впечатление гармонией внешней и внутренней культуры - таков был этот второй блестящий человеческий образец нашего экипажа. От себя могу только добавить, что горд до последней степени своим выбором таких друзей.

Всё шло, как по маслу. Мы летели по графику. Теперь мы развлекались видом Северной Канады. Сначала тундра и вскоре сменившая её тайга, как бархатный ковёр из могучих лесов, застилали всё, что было внизу. Лишь изредка поблескивавшие под нами зеркальные реки оживляли однообразную таёжную красоту. Вот и река Макензи широкой блестящей лентой потянулась на юг, а затем показалось Медвежье озеро, покрытое льдом, несмотря на июль!

Но испытание наших сил оказалось ещё не окончено. Вскоре встретился циклон! Мы шли по графику на высоте 5000 метров и входили в циклон как раз в таких местах, где за склонением нужно следить особенно тщательно и регулярно менять курс магнитного компаса. Войдя в сплошную облачность, мы долго боролись с болтанкой, которая в этот раз нас порядочно потрепала. Два часа с лишним в сильной болтанке, в полёте по приборам заставили нас быть весьма серьёзными и даже хмурыми. Но наш «профессор» превосходил, кажется, все свои возможности. И вот вновь засияло солнце, и мы снова стали улыбаться и шутить: препятствие было преодолено. Под нами начали появляться селения, а потом и городки.

Примечательно, что неправильная ориентировка экипажа Чкалова над Канадой случилась в этом же месте и тоже в циклоне, в сильной болтанке. Склонения компаса в этом районе очень большие. А.В.Беляков, отлично владевший теорией (он был преподавателем Академии по классу аэронавигации) и практикой, не смог, благодаря склонности к «воздушной болезни», переносить болтанку и надёжно работать. Экипаж по этой причине уклонился от правильного курса.

Совершенно в том же районе над Канадой и тоже в циклоне, С.А.Данилин блестяще справился со сложной задачей. Однако С.А.Данилин - большой специалист своего дела, отличный практик, никогда не блуждавший в воздухе, единственный и первый штурман СССР, получивший медаль де Лаво, Герой Советского Союза - не попал в Большую Советскую энциклопедию. А вот А.В.Беляков получил предпочтение и попал. Почему? Всё бывает. Невольно вспоминаешь строки мудрого Омар Хайяма, которые я приводил выше в связи с А.И.Жуковым...

Постепенно мы приближались к Кордильерам, держа направление на город Сиэтл. Мне не понравились появившиеся над горами кучевые облака. Пока они были редкими и небольшими, я предложил своим товарищам изменить курс и пересечь горный хребет. Но Юмашев, увлечённый успехом полёта, настаивал на продолжении полёта по прямой. Позже я раскаивался, что согласился с ним. Лучше было слегка отклониться своевременно вправо, чтобы пройти горы между отдельными облаками, когда было ещё раннее утро и облачность не успела скопиться над горами до сплошной и высокой. Пока ситуация была простой и несложной, я пересел на заднее сиденье и стал закусывать. Кончив свою трапезу, я приготовился надеть кислородную

маску, поскольку Юмашев успел за это время набрать большую высоту. Управляя самолётом, он начал входить в облачность. Через несколько минут последовала такая болтанка, что я стал опасаться за прочность самолёта. Хуже того, внезапно появилось такое обледенение, что у нас стали отказывать все приборы, кроме тех, которые работали на принципе гироскопа. Работали только авиагоризонт, высотомер и указатель поворотов. В переговорную трубку я сообщил Юмашеву, что у меня отказал показатель скорости.

- И у меня тоже, - ответил он. (Оказалось, он забыл включить обогрев приборов).

Данилин сообщил, что отказало радио. Антенна обледенела, и связь с землёй была потеряна. В этот момент я ругал себя в душе на чём свет стоит за то, что мы не перелетели горы раньше.

Мы начали снижение, чтобы избавиться от обледенения. Болтало зверски. О скорости мы могли судить только по вариометру и по авиагоризонту. Высота падала. Когда она начала подходить к 3000 метрам, мы почувствовали опасность столкновения с горами. Нам повезло: появилось «окно» в облаках. Я мгновенно пересел на переднее сиденье и начал набирать высоту. С этого момента я сидел за штурвалом 13 часов, вплоть до посадки в Калифорнии. Тогда мне это не казалось пределом: об этом даже не думалось. Однако у меня это было самое продолжительное сидение за штурвалом.

Лёд стал постепенно отлетать, все части самолёта освобождались от него. Заработал указатель скорости, а вскоре включилась и антенна. Я продолжал набирать высоту. Но мы были всё ещё в плену у облаков.

Шло совещание: Юмашев предлагал снова продолжать полёт по прямой. Данилин советовал снизиться, так как мы были над рекой, которая текла к Сиэтлу. Но ни то, ни другое я не мог принять: предложение Юмашева мы уже «вкусили», а лететь по реке внизу среди высоких гор было опасно из-за крутых поворотов реки и тумана, который мог появиться в любой момент. Товарищи меня спрашивали:

- Скажи, по крайней мере, что ты собираешься делать?

Я ответил:

- Хочу выйти к океану: там холодное течение и облачность наверняка не выше 2000 метров, а мощные кучевые облака - только над горами.

Ещё раньше, глядя сквозь редкие кучевые облака, я обратил внимание на то, что за горами с западной стороны нет никаких признаков ухудшения погоды. Я стал спирально набирать высоту до 5000 метров и заметил просвет в облаках над океаном. Я устремился туда, и через несколько минут мы увидели сзади себя стену облаков над горами, а под нами, значительно ниже, лежала сплошная ровная облачность, как и при полёте над Северным Ледовитым океаном. Мы взяли курс на юг, и уже дальше лететь было сравнительно легко.

Слева от нас была стена облаков над горами. Это был хороший ориентир. Приближался вечер. В сумерках мы пролетели Сиэтл.

Вспомнили, что в этом районе Чкалов был лишь утром. А у нас наступила вторая ночь. К 24 часам мы были в районе Сан-Франциско. С земли нам предлагали сесть на ночной аэродром, так как на рассвете все аэродромы побережья будут закрыты до 11 часов утра туманом. Я чуть было не поддался на этот соблазн: меня смущало количество оставшегося горючего. Мировой рекорд был уже установлен. Но Данилин сообщил, что горючего вполне достаточно, да и Юмашев настаивал на продолжении полёта. Я согласился, так как дальше лететь было сравнительно просто. О вынужденной посадке я тоже не очень беспокоился: с нашим опытом сумеем найти площадку и в горах.

Справа под нами был чёрный океан, а над берегом - бесконечные огни мчащихся по автострадам, проложенным по побережью и в горах, автомашин. Так мы летели на юг, мечтая сесть в Сан-Диего. Перед отлётом мы поспорили с Андреем Николаевичем Туполевым, что долетим до границы Мексики и сядем в Сан-Диего. «Хотя бы до Сан-Франциско!» - говорил Андрей Николаевич.

Пересекать границу Мексики нам не разрешили. Во-первых, потому что нужно было показать именно американцам нашу технику, как стране с наиболее передовой авиацией. Во-вторых, в Мексике в это время жил враг Советского Союза Троцкий.

Начинало светать, когда мы подошли к Лос-Анджелесу. Данилин дал мне новый курс. Когда слева начали вырисовываться чёрные зубцы скалистых гор на фоне желтеющего, а затем багряного неба, под которым был туман, наполовину закрывавший горы, то мы поняли, что попасть на аэродром в Сан-Диего нам не придётся.

Изумительна была картина перед восходом солнца! Наконец совсем рассвело. Мы подлетели к мексиканской границе. Горючего хватило бы до Панамы! Но приказ ограничивал нас. Начали решать, что делать. До того как рассеется туман, нужно было ждать часов шесть, не меньше. Такое ожидание нас не устраивало: оно не оправдывало прибавления дальности всего лишь на какие-нибудь 60-80 километров. Решили искать площадку для посадки на склонах гор.

И вот, в местечке Сан-Джасинто (Сан-Хасинто - на языке индейцев) мы увидели пастбище. В 15 километрах был учебный аэродром. Но из-за его малых размеров даже на облегчённом АНТ-25 сесть на него было невозможно. Пастбище же показалось нам вполне просторным.

5 часов утра местного времени (*14 июля 1937 года.*). На пастбище паслись два телёнка. Я сделал три захода, снижаясь до 10 метров над землёй, чтобы прогнать их шумом нашего мотора. Они задрали хвосты и, отбежав в стороны, освободили нам место для посадки.

Делая круги, мы заметили появившийся легковой автомобиль. Из него вышли три американца в синих костюмах с брюками на помочах и в больших соломенных шляпах. Они глядели на диковинную машину с узкими крыльями, на которых большими буквами было написано «USSR».

Наконец я решил садиться. Юмашев и Данилин, на всякий случай, разместились на заднем сидении. Когда самолёт уже катился по полю, мы ощущали жёсткие мелкие толчки от травы, росшей пучками. Дело в том, что шины колёс были наполнены воздухом из расчёта на максимально большой вес самолёта. Перед взлётом он составлял 11500 килограммов, а при посадке - на 6500 килограммов меньше. Поэтому амортизации почти не чувствовалось.

Самолёт благополучно остановился. Мы быстро выскочили из него и сначала почувствовали, что мы вроде как в плену на чужой земле. В воздухе казалось, что пока мы в самолёте - мы у себя дома. Но тут же появилось ощущение радости, мы не могли сдержать счастливых непрекращавшихся улыбок.

Хотя мы сошли с самолёта в белых рубашках и серых брюках, но вид у нас был страшноватый. Всё было бы хорошо, но глаза были красными от длительного непрерывного наблюдения за приборами и от бессонницы. В полёте временами приходилось скорее дремать по 15-20 минут, чем спать. К тому же мы были не бриты три дня.

Полёт, продолжавшийся 62 часа 17 минут, закончился. (У Чкалова полёт занял 63 часа, но бензин кончился...) Счастливее нас, кажется, не было в тот момент никого, потому что «мировее» нас в тот момент тоже никого не было. Мы знали, что поставили два мировых рекорда, побив их более чем на 1000 километров.

Материальная часть самолёта, кроме одного водяного термометра, о котором я говорил выше, отработала идеально. Раскрыв с нашего разрешения капот мотора, американцы были поражены его состоянием: нигде не было ни капли масла. Под капотом была такая же чистота, какой она была и перед полётом. И это потому, что совершенна была не только техника, но и её механики, которые высококачественно подготовили этот самолёт к полёту. Особенно меня поражал Витя Макаров. Он буквально не слезал с мотора. Соединение всех трубок он так тщательно заизолировал, что американцы были поражены потрясающей чистотой. Витя был молод, всегда весел, всегда острил. Таким я его помню по тому времени, а недавно видел его уже солидным мужчиной, пенсионером. Его смекалка самородка, работоспособность и фанатичная любовь к своему труду достойны такого звания, которое, пожалуй, ещё не придумано. Остаётся только пожелать ему быть всегда таким, каким он был.

* * *

Вскоре к нам подошли те три американца, которые наблюдали за нашим полётом и приземлением. Мы поприветствовали их и вручили им заранее приготовленную записку, в которой содержалась просьба

сообщить нашему послу в Америке о том, что мы благополучно приземлились в данном месте.

- О'кэй! - весело сказал быстро смекнувший хозяин земли, на которую мы приземлились, и убежал на телеграф.

Через полчаса, несмотря на раннее утро, к нашему самолёту начал стекаться народ. На нас немедленно посыпались просьбы дать автографы. Они ставились на папиросных коробках, на шляпах, на манжетах и т.п. Давка вокруг нас была невероятная. Упавшая перчатка была разорвана на куски, которые достались «счастливым».

Хозяин земли немедленно обтянул канатом круг, внутри которого очутился наш самолёт, и стал брать входную плату. Его успех во много раз усилился, когда он получил от нас разрешение использовать оставшийся бензин. Он начал наполнять им большое количество принесённых пузырьков и продавать их. Таким образом, хозяин земли стал и знаменит и богат.

Дело в том, что у американцев существует поверье: вещи, участвовавшие в столь удачном мероприятии, должны принести счастье и удачу. Если бы через полчаса после нашей посадки на самолёте «Нортроп» не прилетел американский офицер, приземлившийся недалеко от нашего самолёта, то мы были бы в весьма затруднительном положении. Он пробился к нам и после приветствия объявил, что через несколько минут придёт машина с солдатами. Действительно, вскоре солдаты прибыли. Кроме того, нам прислали легковую машину с ближайшего аэродрома.

Солдаты еле справились со своими обязанностями, а нам еле удалось проникнуть в автомобиль. В окна тянулись руки, просящие автографы. Наконец, первый этап эпопеи прилёта кончился. Через полчаса мы имели возможность послать телеграмму Правительству с сообщением об установлении двух мировых рекордов, благополучной посадке и о выполнении задания.

Мы жаждали отдыха и просили нас хоть на какое-то время оставить в покое. Мы, конечно, больше объяснялись жестами, прикладывая руку к щеке, склоняя голову на сторону и закрывая глаза, что означало - мы хотим спать.

На аэродроме всё уже было приготовлено: белоснежные постели нас ожидали. Учебные полёты на аэродроме были прекращены. У дверей поставлен часовой. Не проспали мы и трёх часов, как к нам ворвался Гофман из советского торгпредства. Наш сон был закончен. Крики восторгов наполнили нашу комнату. Мы немедленно приступили к бритью, после которого в тех же костюмах - белых рубашках и серых брюках - отправились на первый после полёта завтрак: «хэмэнэгс» и молоко (любимая еда американцев - яичница с беконом).

После завтрака, откуда ни возьмись, появились фоторепортёры и журналисты, которые нас атаковали. Перед нами, как из-под земли,

вырос радиомикрофон. Но всему бывает конец: наши мучения тоже вскоре кончились, правда, лишь на несколько часов.

А вскоре пришла радостная весть - приветственная телеграмма от Центрального Комитета нашей партии и Правительства СССР: «Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации».

Затем из Вашингтона прибыл посол нашей страны в Америке Уманский (*Уманский Константин Александрович (1902-1945) - советский дипломат, посол в США, Мексике.*). Увы, об отдыхе не могло быть и речи: сенсацию нужно использовать по горячим следам. Вокруг нашего домика до самого вечера толпилось несметное количество людей. Мы никуда не выходили.

Утром мы отправились в Сан-Диего на автомашине, чтобы купить костюмы и иметь приличный внешний вид. Остановиться перед магазином было просто. Но вскоре в самом магазине наше существование стало затруднительным. Народ просачивался в колоссальном количестве. До автомобиля было трудно добраться. Юмашев по пути даже получил поцелуй от восторженной девушки...

Мы также посетили в Сан-Диего авиационные заводы. Оттуда поездом тронулись в солнечный Лос-Анджелес, тогда второй по величине город в мире. Он весь утопал в зелени, окружавшей бесконечное количество коттеджей. В центре были только крупные дома, но по мере удаления от центра преобладали коттеджи. Они не были отгорожены никакими заборами, иногда только зелёные насаждения определяли границы владений.

Мы остановились в нашем советском консульстве - небольшом коттедже, как всегда - двухэтажном. Наверху были комнаты для жилья, а внизу - холл, столовая и приёмная; словом, общественные помещения для общего пользования. Окна были с опущенными шторами. За утренним завтраком мы могли наблюдать сквозь шторы, как собирается громадная толпа, вооружённая блокнотами и карандашами. Многие пытались прильнуть к стёклам, чтобы хоть что-нибудь увидеть.

Раздался звонок. Хозяева открыли дверь. Пришла местная русская делегация, чтобы поприветствовать нас и встретить с хлебом и солью. Женщина на чистом русском языке поздравила нас и объявила, что они, русские люди, горды своими земляками.

Днём (*16 июля 1937 года.*) мэр города Лос-Анджелеса устроил нам приём и выступление на площади. К мэру ехали на открытой машине. Нас эскортировали лихие полицейские-мотоциклисты с грандиозными кольтами, болтавшимися сбоку. Нас предупредили о том, что когда мы будем доставлены к месту назначения, то должны будем поблагодарить каждого, пожав им руки. По пути следования, на тротуарах Лос-Анджелеса, стояли толпы народа, приветствуя нас криками. Люди махали руками, шляпами, платками...

Проезжая мимо строящегося дома, мы услышали, как один из приветствовавших нас рабочих выкрикнул:

– Вот это ребята!

Когда мы приехали к мэру, он, после церемонии встречи, познакомил нас с планом развития города. Затем нам были преподнесены специальные эмблемы в связи с избранием нас почётными гражданами города. После этого мы вместе с мэром вышли на балкон, выходивший на площадь. Вся площадь была занята народом. На митинге пришлось выступить всем нам троим. После этого первого митинга нам пришлось выступать каждый день на банкетах, устраивавшихся различными организациями.

Запомнилось посещение Голливуда. Там нас познакомили с кинозвёздами - мужчинами, женщинами и детьми, потрясающе оригинальными по внешности. Мы, подчас, не верили своим глазам, глядя, как они могут выглядеть то настоящими гангстерами и разбойниками, то героями и т.п. Столько разнообразия было в людских типажах...

Принимала нас, т.е. играла роль «хозяйки Голливуда» и знакомила с этой американской «фабрикой грёз» шестилетняя кинозвезда - очаровательная Ширли Темпл, пользовавшаяся в то время большой популярностью. Разговаривая с нами, эта крошечная девочка вела себя как взрослый человек, принимающий гостей в своём доме. Она даже была осведомлена о том, что мы установили авиационный рекорд дальности, хотя вряд ли понимала, что это такое. Забавно было наблюдать за этой крохой за столом: она вела светский разговор и явно чувствовала себя «хозяйкой положения».

В конце 1970-х или в начале 1980-х годов (точно не помню) Ширли Темпл Блэк (по мужу) приезжала в Москву. Как позже мне рассказывали, хотела встретиться со мной. Но никто ей не помог найти меня. (Для некоторых чиновников это оказалось непосильной задачей, хотя письма ко мне приходят практически без адреса: «Москва, лётчику №1 М.М.Громову» или даже: «Москва, М.М.Громову», как будто в Москве я один ношу фамилию Громов.) Примерно в 1983 году, узнав об этом, я написал ей письмо, в котором высказал пожелание всё же встретиться, несмотря на препятствия разного рода, и вспомнить те далёкие времена. Она ответила, но на этом переписка заглохла.

Жизнь этой удивительной женщины также удивительна. Закончив карьеру киноактрисы, она долго работала на телевидении, а затем - представителем США в ООН и многих других дипучреждениях, была послом США в Республике Гана, занимала другие ответственные дипломатические должности.

Из Лос-Анджелеса мы отправились на автомашинах в Сан-Франциско. Мы ехали на «Форде», а сопровождающие нас - на «Кадиллаке». У нас машину вёл шофёр-негр, великолепный водитель! Мы выехали из Лос-

Анджелеса в 10 часов утра и приехали в Сан-Франциско в 8 часов вечера. 750 километров за 10 часов!

Мы ехали по автостраде, самой ближней к океану и самой живописной. Нам говорили, что между этими двумя городами 7 таких автострад. Они имели бетонную поверхность в виде больших квадратов, между которыми были проложены чёрные швы, предохраняющие дорогу от влияния температурных изменений. В любую погоду и непогоду сцепление покрышек с бетоном отличное. Дорога была чрезвычайно живописная. За 10 часов езды мы ещё сумели искупаться в океане и пообедать, а вечером уже пили чай. Скорость на автостраде 160 километров в час. Мы ехали по самой левой полосе. Средняя полоса предназначалась для скорости от 100 до 120 км/час, а крайняя правая - до 100 км/час. Вдоль автострады - бесконечные рекламы и часто встречающиеся автозаправочные станции, на которых чего только не было, вплоть до парного молока!

Путешествия по Америке на автомобиле очень удобны. Для едущих предусмотрено по дороге полное обеспечение всем, чем угодно. Требуются только доллары.

Междугороднее движение развито чрезвычайно. Так как дороги отличные, с бетонным покрытием, то и машины поэтому с мощными моторами, позволяющими развивать большую скорость.

Когда мы были в Нью-Йорке, то узнали, что в нём три района были связаны подземными автострадами с односторонним движением в три ряда. За 7 минут можно было попасть из одного конца города в другой, в чём мы смогли убедиться сами.

В Сан-Франциско самым интересным архитектурным сооружением, несомненно, является мост, известный на весь мир и разработанный русским архитектором. Когда едешь по этому мосту, то поражаешься толщиной тросов и грандиозностью размеров деталей самого моста, хотя издали он производит впечатление ажурного изящного произведения архитектурного искусства. Перед городом в океане красовался маленький остров-скала с тюрьмой, в которой сидел знаменитый гангстер Аль Капоне.

Мэром города мы были приглашены на бейсбольный матч киноактёров. При входе в ложу всех нас почтительно приветствовал швейцар. Перед началом матча я должен был от имени экипажа приветствовать игроков и собравшихся. Я сказал, что мы так хотели попасть на этот матч, что нам пришлось лететь для этого через Северный полюс, и мы очень рады, что успели на него и поэтому просим не задерживать начала такого интересного зрелища. Американцам такая речь понравилась как своим содержанием, так и краткостью. Во время игры и швейцар, и мэр города так вошли в раж, что хлопали от восторга друг друга по плечу. Уманский объяснил, что хлопанье по плечу кого бы то ни было не считается фамильярностью, и именно это и называется американской демократией. В перерыве к нам в ложу

вошёл красавец-киноактёр. Он поздоровался со всеми так, как обычно здороваются американцы - с улыбкой на лице и непринуждённостью во всех движениях, даже граничащей немного с развязностью. После этого он сел на борт ложи напротив мэра города, свесив одну ногу вниз, а другую поставив на борт, обхватил колени руками и в такой позе беседовал со всеми. Когда матч кончился, швейцар снова весьма почтительно открыл двери и пропустил нас с поклонами. Как говорится, дружба - дружбой, а служба - службой!

Из Сан-Франциско мы перелетели обратно в Лос-Анджелес на американском пассажирском самолёте, а из Лос-Анджелеса поздно вечером вылетели в Вашингтон. Как только мы взлетели и набрали высоту, заданную заранее, пилот включил автопилот и пришёл нас поприветствовать как хозяин дома. Стюардесса вела себя как хозяйка дома. Они расспрашивали нас, как нам понравилась Америка, что больше всего нас интересует и т.п. Салонный разговор длился полчаса, затем лётчик ушёл на своё рабочее место.

В самолёте был кондиционный воздух и постоянная температура. После ужина мы решили пораньше лечь спать. Спальные места были предусмотрены за занавеской, так же как и вешалки для костюмов, места для ботинок и т.д. Всё было удобно.

Только я заснул, как вскоре был разбужен хозяйкой-стюардессой. Она отодвинула занавеску и что-то лепетала по-американски, повторяя: - Пикчюз, пикчюз, - и пытаюсь что-то объяснить мне жестами.

Сначала я никак не мог её понять. Возможно, моей сообразительности мешала её очаровательная внешность: я слушал её, как замороженный, ничего не понимая. Наконец кто-то из наших нарушил наш тет-а-тет и, тоже любясь стюардессой, разъяснил: нам нужно одеваться, так как нас хотят сфотографировать на предстоящей промежуточной посадке в пустыне.

Самолёт совершил ночную посадку в пустыне. Всех, кроме больных, пригласили выйти из самолёта. Стояла невероятная жара и духота, было 43°C. Нас сфотографировали ночью на аэродроме. Масса народа пришла посмотреть на нас. Снова автографы, возгласы приветствий...

К самолёту подъехал автозаправщик с бензином. Два человека залили горючее. Другой автозаправщик был с маслом и тоже с двумя, но другими, людьми. Инженер с фонариком тщательно осмотрел самолёт после опроса экипажа. Вскоре последовало приглашение пройти в самолёт. После съёмок в ночной пустыне при жаре в 43°C в самолёте был рай - 21°C. Всё было приготовлено к дальнейшему сну...

Утром все побрились и приготовились к прилёту в столицу Америки. Снова цветы, приветствия, фотографирование, толпы любопытных... И вся эта лавина во главе с нашим послом Уманским двинулась к автомобилям.

Утопающий в зелени город Вашингтон - столица США. Скверы с ручными белками. Прекрасные музеи. Редкое собрание Карро. Но в

музее почти пусто. Мы бродили, как в пустыне. Только служащие в форме тихо и скромно передвигались около дверей залов.

Но такие экскурсии удавались редко. Уманский нас «замучил» приёмами и представлениями. Мы не принадлежали себе, мы несли самую тяжёлую и несвойственную нам службу. «Ни сна, ни отдыха измученной душе...» - не раз напевал я. Или, как сказал попугай, когда кошка тащила его за хвост из клетки: «Делать нечего: ехать, так ехать». Но приподнятое настроение нас выручало и позволяло быть неподдельно весёлыми и беззаботными.

Какая приятная пора подготовки, предвкушения, сколько было творческого волнения, какая борьба в пути за честь Родины, какая страстная радость ощущения победы и... о, какое тяжёлое бремя представлений, банкетов, выступлений... Но всё это подходило к концу. Наш обаятельный посол Уманский подошёл, наконец, к кульминации наших многострадальных представлений, посещений и т.п. Он решил закончить наш визит представлением нас президенту США Рузвельту *(26 июля 1937 года.)*.

* * *

Мы вошли в кабинет. Его хозяин сидел на вращающемся кресле за громадным письменным столом. Полиомиелит отнял у него ноги, но оставил голову, которой американцы вручили свою судьбу. С красивыми чертами лица, в которых явно проглядывала породистость, он производил впечатление оптимистично настроенного человека.

На огромном тёмном столе были его любимые вещи и множество безделушек, определяющих его интересы, его вкусы и его хобби. Комната, в которой он сидел, походила больше на комнату богатого американского спортсмена-рыболова, чем на комнату президента. Стены громадного кабинета были украшены картинами, изображавшими рыболовные снасти, тунцов и сцены из жизни рыболовов. Рузвельт был страстным любителем ловли тунцов на спиннинг. Поэтому весь его кабинет, стены и стол, вся окружавшая его обстановка были отражением его страсти. К этому его вынуждала его неподвижность.

Рузвельт живо интересовался всем, что касалось перелёта, а затем обратил внимание на наши костюмы и спросил: «Что это - американский текстиль?». Мы были одеты в костюмы американского производства. Он, видимо, сразу об этом догадался, так как по всей Америке готовые летние костюмы были только двух фасонов: спортивного и повседневного. На первом фасоне была застёжка на пиджаке на двух пуговицах, а на повседневном - одна.

Рузвельт задавал и серьёзные вопросы относительно наших впечатлений от Америки и о тех особенностях, которые мы могли разглядеть в американской жизни в широком смысле. В то время мы могли заметить в Америке контраст в интересах различных классов и групп населения. С одной стороны - прекрасные музеи, картинные галереи, непревзойдённый Филадельфийский симфонический оркестр и т.п., а с другой - огромное количество увеселительных учреждений на порнографическом уровне, подавляющее большинство кинокартин было очень низкого, в моральном отношении, содержания. Спорт, как любительское занятие, процветал, главным образом, среди студентов. И это типично не только для Америки, но и для других капиталистических стран. С другой стороны, профессиональный спорт со всеми своими отрицательными сторонами, которые хорошо известны всему миру, процветал тоже.

Разговор с Рузвельтом длился больше часа. Закончился он довольно серьёзной фразой присутствовавшего на этом приёме госсекретаря США Холла:

- Какие приятные и умные молодые люди! Никакая работа дипломатов не смогла бы сделать за 10 лет того, что сделали вы своим перелётом, для сближения народов Советского Союза и Америки.

Это был большой комплимент всей нашей стране, а не только нам. Рузвельт утвердительно закивал головой. На этом аудиенция была закончена.

Уманский был удовлетворён, мы тоже чувствовали себя неплохо и с хорошим настроением вышли из Белого дома.

Целый месяц изо дня в день были утомительные приёмы и выступления. Вместе с тем, правда, на ходу, мы знакомились с Америкой, её жизнью и техникой. Далеко не в той мере как хотелось, нам удалось ознакомиться с искусством, в первую очередь - с изобразительным. Особенно досадно было не услышать лучший в мире Филадельфийский оркестр и живого С.В.Рахманинова. Нам показывали больше чудеса техники, природы и быта: автомобили, самолёты, архитектуру, Ниагарский водопад...

Откровенно говоря, нас поразили масштабы проникновения техники в быт. Американская техническая культура того времени значительно превосходила европейскую своей всесторонностью и разнообразием. Например, «эйркондишен». Эти аппараты проникли в общественные учреждения, кино, театры, в самолёты, поезда, словом, мы наблюдали массовое внедрение свежего очищенного воздуха везде, где только возможно.

Но мир среднего американца, чувствовалось, ограничен страстью к сенсации, доллару, наживе и комфорту - как основе и самоцели духовной направленности.

Через месяц всё страшно надоело - и чужой язык, и бесконечный, вездесущий и до омерзения опротивевший джаз. Наш образ жизни, без

содержательного творческого труда, стал невыносим. Нас неудержимо влекло домой. Домой, домой, скорее домой - такое чувство всегда одолевает вдали от Родины. Месяц - это предел срока пребывания где бы то ни было. Как ни интересно, как ни ново всё, как ни удивительны некоторые явления, с которыми встречаешься, но чувство - домой! - начинает превалировать над всем. Всё становится чужим, ничто уже не интересует. Да, «и дым Отечества нам сладок и приятен!».

Мы перелетели в Нью-Йорк и, ознакомившись с последним непревзойдённым чудом техники - небоскрёбами, поехали в порт. Нас провожал обаятельный К.А.Уманский.

Когда мы приехали на пристань (*5 августа 1937 года.*), то никто из нас не мог понять, куда нас привезли и ведут. Мы не видели перед собой никакого корабля или чего-либо похожего на него. Грандиозное сооружение, в которое мы должны были войти, представляло собой какую-то стену. Над нами, выше этой стены, была крыша. Мы последовали за ведущим нас гидом по совершенно непонятного вида коридорам, залам и, наконец, очутились в великолепных уютных комнатах, весьма располагающих к отдыху, что так импонировало нашему настроению.

Последовали последние объятия и чуть щемящее грудь чувство при расставании, и вот мы в объятиях тишины, без каких-либо, наконец, обязанностей. Когда был дан сигнал к отправке, мы почувствовали конец какого-то этапа в нашей жизни и начало нового.

Незабываемые минуты... Статуя Свободы долго провожала нас, а мы - её, неподвижную и бесстрастную. Мы долго смотрели на уходящие вдаль берега Америки, на душе было грустно, но вместе с тем тепло и спокойно. А вскоре воображение стало переключаться на предстоящую встречу со Старым Светом, а главное - с Родиной.

Мы поместились в двухкомнатных комфортабельных каютах типа «люкс». Теплоход «Нормандия» был рассчитан на пассажиров трёх классов. Для первого и второго класса были сделаны танцевальный зал, зал-ресторан, кинотеатр, теннисная площадка, беговая дорожка, тир небольшого размера, место для стендовой стрельбы по тарелочкам, небольшие бассейны для плавания и пр.

Но пребывание в таком комфорте, которым мы были окружены на корабле и в течение всего времени пребывания в Америке, вызывало те, совершенно незнакомые нам, чувства и восприятия, которые так контрастировали с нашими привычными условиями, которые помогали наяву видеть, ощутить, понять и оценить по существу настоящее и вселить неудержимое стремление переделать жизнь по-новому.

На корабле мы играли в теннис, особенно наш «профессор» (С.А.Данилин), плавали в бассейне, а я, кроме того, любил пострелять по тарелочкам. Как-то утром я вышел на палубу для разминки и наткнулся на тир. Любезные предприниматели привыкли узнавать спортивную страсть в людях, и я «попался на их крючок». Взял ружьё и

сделал 10 выстрелов. Я никогда раньше не стрелял по тарелочкам и упражнялся в стрельбе лишь на охоте. Однако выбил из незнакомого и непривычного ружья 9 тарелочек из 10. Откуда ни возьмись, появился японец и с изысканной вежливостью, присущей японцам, начал меня поздравлять и «угощать» комплиментами, говоря:

– Как Вы хорошо владеете меткой стрельбой, полковник!

Откуда он узнал, что я был в звании полковника, вот это нас всех озадачило. Мы знали, что нужно быть всегда начеку и осторожными в разговорах и, конечно, в поведении. Но тут мы почувствовали себя снова «не совсем отдыхающими». Однако мы улыбались, мы чувствовали себя сильными сынами своей Родины.

Но вот и Франция - Гавр. Снова встречи. Цветы, приёмы, ликование. Я не буду описывать Париж того времени. Никакие описания, никакое воображение не могут дать полного представления о том, что такое Париж! Мы вполне вкусили всю прелесть его архитектуры, планировки, искусства, бьющих энергией и остроумием людей, их реакцией на всё, что стало сенсацией и новшеством... Не могу передать того настроения, которым бывает охвачен человек, попавший в Париж... Мы видели его снова, но он всегда прекрасен, как я уже говорил.

Об одном событии, которое выходило за рамки обычной жизни Парижа и жизни нашего экипажа, я не могу не рассказать. Все дороги, как говорят, ведут в Рим. Но и к Парижу дорог не меньше... Нам посчастливилось встретиться в Париже с нашим Московским художественным театром и его руководителем - В.И.Немировичем-Данченко.

Невозможно передать то чувство, которое я испытал в тот момент, когда он взял мою руку в свою и стал говорить комплименты. Он больше говорил о значимости содеянного и о политической высоте творчества. Я чувствовал гордость за нашу Родину, за наш народ. Да, это были хорошие слова. Нет, не слова, а литургия-гимн нашему Отечеству...

Но... вот что произошло вечером (*20 августа 1937 года.*). МХАТ давал «Любовь Яровую» (*драма К.А.Тренёва о событиях гражданской войны.*). Конец, опустился занавес. Зажигается свет. Весь партер поворачивается спиной к сцене, лицом - к центральной ложе, в которой был наш экипаж, и скандирует: «Громову браво!». Аплодисменты и овация. После выхода из театра посол с семьёй и мы еле пробрались к автомашинам. Когда мы были, наконец, в автомобиле, вокруг собралось море народу, много было эмигрантов, которые кричали по-русски: «Громову браво, браво! А остальные - дрянь!» (под остальными имелись в виду советские люди).

Насладившись городом, искусством и французами, мы, наконец, тронулись домой на поезде (*21 августа 1937 года.*).

Какие чудные переживания! Домой! Я не берусь описывать чувство, которое испытываешь при переезде границы, когда жадным взором

ловишь этот момент из окна вагона, страстно ищешь признаки появления нашего, родного. И, наконец, - аж сердце поёт - видишь форму нашего солдата-пограничника! Какая непередаваемая радость выйти из вагона и ступить на свою родную землю, быть окружённым нашими людьми.

Таможенные оформления быстро закончились и мы снова, под стук колёс, тронулись дальше. И днём, и вечером, и ночью, и рано утром нас встречали и приветствовали на 10-минутных остановках поезда наши советские люди. Мы понимали, что наш народ верил в нашу победу. Эти переживания при встречах, сопровождавшие нас во время пути в Москву, невозможно передать. И у встречающих нас, и у нас самих был такой подъём чувств, который никогда не может быть забыт.

Даже теперь, проходя по улицам Москвы или по её окрестностям, даже в других городах вдруг встречаешь людей, узнающих меня по прошествии стольких лет после этого события. Невозможно вспомнить фамилии, невозможно назвать имена, но вдруг видишь, что остановивший тебя человек что-то вспоминает. Он начинает напоминать, где, когда и при каких обстоятельствах мы встречались, и необычные чувства всплывают и будоражат память. Теплее и светлее кажется жизнь от таких встреч. Но их всё меньше и меньше...

До сего времени я обременён корреспонденцией, на которую нельзя не отвечать, и бываю очень огорчён, когда не успеваю сделать это. Дети, организации, музеи... Они хотят сохранить историю, просят меня описать события, прислать фотографии, вещи... Это очень трогательно и, очевидно, необходимо. Пока я жив, на меня смотрят как на ходячую историю авиации.

Москва: как много в этом слове... Мы не могли себе даже представить, что нас ожидает в родной Москве. Немыслимо передать чувства, владевшие нами, когда поезд подходил к Белорусскому вокзалу (*23 августа 1937 года*). Море народа, объятия, поцелуи, слёзы радости. Чудесные незабываемые минуты...

Вышли на площадь. Вся она полна народа. Митинг, на котором мы выступили с большим подъёмом и волнением... После митинга нас пригласили в автомобили, украшенные цветами. Путь с вокзала - прямо в Кремль. Везде, где мы проезжали, по обеим сторонам улиц стоял народ, на балконах, в окнах, на крышах... Многие бросали нам цветы. С домов летели листовки. Народ праздновал СВОЮ победу. Это было незабываемое народное торжество.

По прибытии в Кремль, нас провели в Георгиевский зал, где стояли столы, накрытые и готовые к приёму. Через несколько минут открылись двери: нас шёл приветствовать весь Центральный Комитет партии. Впереди шёл И.В.Сталин. Он сразу подошёл ко мне, обнял и поцеловал меня по-грузински в плечо, а потом - Юмашева и Данилина. Немногим доставалась такая награда...

Эпопея закончилась. Я был награждён орденом Красного Знамени. А.Б.Юмашев и С.А.Данилин были удостоены звания Героев Советского Союза. Читатели, наверное, могут удивиться, почему же командир экипажа не был вторично удостоен звания Героя Советского Союза. Дело в том, что в то время положения о вторичном присвоении этого звания ещё не существовало.

Международной Авиационной Федерацией (ФАИ) мы были удостоены медалей де Лаво за лучшее мировое достижение 1937 года: два мировых рекорда дальности полёта - по прямой и по ломаной линии без посадки. В течение трёх лет перед этим медаль никому не присуждалась из-за отсутствия достойных кандидатов. После нас медаль де Лаво была присуждена ещё несколькими советским лётчикам и Юрию Гагарину, первому человеку, поднявшемуся в космос.

Решением Высшей аттестационной комиссии от 11 сентября 1937 года (протокол №30/35) я был утверждён в учёном звании профессора по специальности «Техническая эксплуатация самолётов и моторов». Мне трудно ответить, чем я владел в то время сильнее - знанием технической эксплуатации самолётов и моторов или тем, что я считал обязательным и неукоснительным - знанием физиологии и особенностей психологии. Это потому, что к моему «хобби» я пришёл с убеждением: «Чтобы управлять и владеть техникой, нужно уметь управлять и владеть собой». Вот секрет моего пути к успехам в полётах.

* * *

Первые дни пребывания дома: в своей квартире в Москве, на улицах, на курорте, да вообще - куда бы мы ни показались, стали совершенно непохожими на те обычные дни нашего существования, когда оно текло по нормальному привычному руслу. В доме - немыслимое количество писем: и не только с поздравлениями, но и с просьбами. Таких даже было большинство, порой анекдотичного характера: кто просил купить ему рояль, кто жаловался, что он остался без костюма, так как, приехав на улицу Горького, он не смог попасть в магазин из-за его закрытия в день нашего приезда в Москву и т.д.

Первое время в театре показаться было невозможно... Где бы мы не появлялись, нас узнавали, скапливался народ, раздавались аплодисменты... Пешком по улицам ходить было тоже нельзя. Особенно мальчишки умели создать такую обстановку, которая заставляла нас удираť на машинах.

Вспоминаю один такой эпизод. Я - большой любитель попариться в русской бане. Вот и решил с приятелями отправиться в баню после долгого перерыва, надев штатский костюм. Приятели заранее

подсказали знакомому банщику, чтобы он подготовил закрытую кабину для раздевания и чтобы «никому ни слова!». Всё шло хорошо. Наконец я вошёл в последнюю фазу удовольствия - в бассейн. В бассейне, конечно, плавали его главные посетители - мальчишки. И вот, не успел я как следует насладиться, как вдруг один из мальчуганов, вытаращив глаза и, указывая нам меня пальцем, закричал истощенным голосом на весь бассейн: «Ребята, Громов, Громов!...». Ничего не оставалось делать, как быстренько ретироваться в закрытую кабину. Там меня «охраняли» несколько банщиков. Но выход из бани всё же сопровождался лавиной людей и возгласами приветствий. Я еле пробрался к машине и с трудом уехал.

* * *

После нашего перелёта С.А.Леваневский предложил сделать ещё один перелёт из Москвы на Аляску через Северный полюс на самолёте конструкции В.Ф.Болховитинова (*имеется в виду самолёт ДБ-А.*). Самолёт был четырёхмоторный. Я пишу об этом перелёте с надеждой рассеять сомнения, слухи и пересуды, которые приходится до сих пор слышать и иногда отвечать на вопросы о загадочной, якобы, судьбе Леваневского. Произошло следующее. Когда самолёт летел уже над Северным Ледовитым океаном, с него поступила радиogramма: «Идём на высоте 6000 метров, под нами облака». Затем было ещё одна радиogramма: «Отказал правый крайний мотор». Больше радиogramм не было. С.А.Леваневский летел на правом сидении, а Н.Г.Кастанаев - на левом. Очевидно, после остановки мотора они потеряли высоту и вошли в облачность. Раз не было больше радиосообщений, значит, было обледенение. Если бы они благополучно сели, то всё же сообщили бы о себе. Их долго искали и наши, и американские самолёты, но безрезультатно.

* * *

В июне 1938 года в Берлине проходила конференция Международной авиационной Федерации. На этой конференции нам должны были вручить медали де Лаво. Политически было очень важно получить эти медали за лучшее мировое достижение представителями Советского Союза на глазах у представителей других стран - членов ФАИ.

Сталин приказал отправить для этой цели весь наш экипаж в Берлин. В это время там уже разворачивался Гитлер. В Германии спешно

строились стратегические автострады. Берлин был заполнен военными. Военные городки окружали столицу Германии со всех сторон. Днём и ночью над городом жужжали самолёты. Одевались и питались немцы весьма скромно. Была введена карточная система. Всё говорило об интенсивной подготовке к войне.

Организуя заседание ФАИ в Берлине, немцы хотели блеснуть своей техникой перед лицом знатоков стран - членов ФАИ. Кое-что им удалось показать действительно передовое для того времени. Начали они с демонстрации эффективности предкрылков. Предкрылки - это специальные приспособления в передней части крыльев; они, действуя автоматически, с увеличением углов атаки крыльев способствуют сохранению подъёмной силы и тем самым повышают безопасность полёта и его надёжность.

Перед ангарами стояли два ряда самолётов - один ряд против другого на расстоянии метров сорока. Небольшой самолёт, стоявший в одном ряду, запустил мотор и, дав полный газ, стал разбегаться прямо на противостоящие самолёты. Казалось, он сейчас в них врежется. Но разбежавшийся самолёт в 5-6 метрах круто взмыл вверх. Самолёт был так задран, что казалось - вот-вот свалится. Но он не свалился. Предкрылки позволили ему лететь на чудовищно больших углах атаки крыльев.

Но оказалось, главный «козырь» был впереди. Все приехавшие члены ФАИ были приглашены выпить чашку кофе на длинной веранде первого этажа двухэтажного дома. Перед верандой была небольшая квадратная площадка, покрытая подстриженной травой, а дальше за площадкой был пруд такого же размера. Когда все заняли свои места на веранде, то вдруг услышали в небе звук вылетающего из-за дома вертолёт. Он летел на высоте 30-40 метров. Над прудом он сделал несколько виражей в разные стороны, а затем зашёл на площадку и, остановившись в воздухе, стал вертикально опускаться. Не доходя одного метра до земли, он остановился, а затем так же вертикально снова поднялся на высоту метров тридцати. После этого он стал опять вертикально опускаться и сел на площадку. Мотор был выключен, и всем желающим было предложено осмотреть новинку вблизи. После осмотра все вернулись на свои места. Мотор был снова запущен. Вертолёт вертикально взлетел и задним ходом скрылся за домом.

Всем членам ФАИ было предложено осмотреть Клуб лётчиков, выстроенный по приказу Гитлера. Это было большое серое здание с очень высокими потолками. Первый зал был музеем. В нём был выставлен самолёт, на котором летал Рихтгофен, знаменитый немецкий лётчик, ас первой мировой войны. Масса военных знамён, отобранных у французов, и другие военные трофеи. Во всех других залах и просторных коридорах были развешаны портреты отличившихся пилотов. Здание клуба производило большое впечатление своим масштабом.

В небольшие промежутки свободного времени мы ездили по Берлину и его окрестностям. Мы заметили, что по городу в большом количестве курсируют малолитражные автомобили. В процентном отношении их было более половины. Мы поняли, конечно, что это явление вызвано не только экономией. В Германии, как и в остальной Европе, дороги извилистые, покрытие их, в большинстве случаев, асфальтовое, в дождик - скользкое, и по этим причинам большую скорость развивать трудно. Американцы дальновиднее. Их дороги, главным образом, бетонные, и машины на них в дождь не скользят. Поэтому американские автомобили в подавляющем большинстве - с мощными моторами и с большими скоростями.

Мы зашли в магазин фирмы «Опель». Там нам очень приглянулся малолитражный автомобиль. Стоил он всего 1100 марок, но у нас таких денег не было. Поэтому мы купили по мотоциклу БМВ.

По возвращении домой, мы были вскоре приглашены на дачу к В.М.Молотову по случаю приёма в честь наших замечательных трёх женщин-лётчиц, установивших женский мировой рекорд дальности полёта. На дачу съехался весь Центральный Комитет. Приехал и И.В.Сталин. Он поинтересовался, что мы видели в Берлине. Я обрисовал ему наше впечатление о подготовке Германии к войне и, кроме того, высказал своё мнение относительно малолитражек:

- Почему бы у нас в стране не выпускать малолитражные автомобили? Ведь наша М-1 (выпускавшаяся в то время в СССР) поглощает 16 литров на 100 километров, а «Опель» - всего 8 на те же 100 километров, а помещаются в нём те же 4 человека, что и в М-1.

- Как так?! - сказал Сталин. - 4 человека и 8 литров?

- Так точно. Я докладываю Вам об этом, потому что думаю, что эта машина может быть полезна в городах и сёлах не хуже М-1 и, к тому же, будет экономичнее.

Я также рассказал Сталину о том, что малолитражки в Европе очень распространены и высказал свои соображения о причинах этого. Сталин согласился, что это стоящее дело.

- А почему вы не купили и не привезли эти машины?

- У нас не хватило денег.

- А сколько она стоит?

- 1100 марок.

- Вот что, - сказал Сталин. - Нужно закупить в разных странах малолитражки, выбрать из них лучшую и производить у нас, а Героям выдать по машине.

Так возникло производство малолитражных автомобилей в СССР. Первая малолитражка была сконструирована на основе «Оппеля», но, поскольку её сделали многоцелевой (с возможностью возить раненых и ещё что-то), то она была, разумеется, неудачной. Когда её показали К.Е.Ворошилову, то (как мне рассказывали) он пришёл в негодование и

приказал сделать машину в точности повторяющую «Опель». И тогда машина стала как машина. Это был первый «Москвич».

* * *

Хочу поподробнее рассказать об упомянутом перелёте женщин. В начале лета 1938 года меня вызвали в правительственную комиссию и спросили:

- Вы знаете, на самолёте «Родина» лётчицы Гризодубова, Осипенко и Раскова готовятся к установлению женского мирового рекорда дальности полёта по прямой. Как Вы думаете, сможет ли Гризодубова возглавить экипаж? Справится ли? Ведь полёт без посадки через всю страну, на Дальний Восток будет, несомненно, труден.

- Если кто-нибудь из женщин и справится с этим, то именно Гризодубова, - ответил я. - Готовность к таким делам утверждается только практикой. А если вы помните, примерно полгода назад Гризодубова установила пять рекордов подряд - по скорости, высоте и дальности полёта. На мой взгляд, это вполне достаточная проверка...

В самом деле, рекорд - не самоцель. Он даёт возможность в максимально трудных условиях проверить новую технику, подготовку лётчиков, возможность вслед за первыми идти всем. В то время выполнить полёт на 6500 километров без посадки мог далеко не каждый лётчик-мужчина. «Родина» прошла этот путь за 26 часов - в исключительно сложных метеорологических условиях. Задание экипаж Гризодубовой выполнил, и это было подлинно выдающимся достижением. Оно стало возможным потому, что лётчицы во главе с командиром экипажа безупречно владели не только искусством полёта и техникой, но и необыкновенным самообладанием, решительностью, страстью в достижении намеченной цели. Храбрые лётчицы во главе с В.С.Гризодубовой первыми из советских женщин были удостоены звания Героев Советского Союза.

Но Гризодубова продолжала расти, не остановившись только на мастерстве пилотирования. В годы Великой Отечественной войны она формирует бомбардировочной авиаполк. Тут раскрывается её организаторский талант, умение вести за собой уже большой коллектив. Она учила людей личным примером, следуя старому командирскому правилу: делай, как я! О боевых вылетах полковника В.С.Гризодубовой узнавали сотни лётчиков. Однажды она повела семь самолётов с боеприпасами для наших войск. Маршрут полёта перекрыла многоярусная облачность, преодолеть которую и доставить груз смогла только Гризодубова. Без сопровождения истребителей летала она в глубокий тыл врага к партизанам. В годы войны мне не раз приходилось убеждаться в образцовом выполнении боевых заданий

полком Гризодубовой. Успешные действия этой части неоднократно высоко оценивались командованием. Делом, в боях доказала Валентина Степановна своё мужество и любовь к Родине.

Поражаешься энергии, с какой после войны взялась Гризодубова за выполнение важнейшей тогда задачи - внедрения новейшей автоматики, радиоэлектронной и радиолокационной аппаратуры. Она возглавила один из лётных Научно-исследовательских институтов. Это был уже не экипаж самолёта, не полк, а многочисленный коллектив, состоящий не только из лётчиков и техников, но и из учёных, инженеров, исследователей и других специалистов, выполнявших первые лётные испытания с этой новейшей техники.

Мне известно много примеров её удивительной и неустанной заботы о людях. Всегда, где бы она ни работала - а я знаю Валентину Степановну более 30 лет - в коллективе её не только ценят и уважают, но и любят. Я думаю, в этом секрет её успехов.

Валентина Степановна Гризодубова и сегодня работает с полной отдачей, с неисчерпаемой энергией. Весь жизненный путь этой славной лётчицы и крупного руководителя говорит о непрерывном росте замечательной советской женщины, способной решать любые поставленные перед ней задачи. Эта возможность осуществляется благодаря её светлому уму, колоссальной энергии и большой человечности. Гризодубова умеет идти вперёд и вести всех за собой. Если писать о Гризодубовой, то книгу нужно назвать «Ум, энергия, воля, человечность». Она способна и умеет растолкать локтями все препятствия на пути полезного дела, когда она верит в него, когда убеждена в его пользе для народа, для государства. Молодец! Остаётся пожелать ей здоровья на многие годы, а остальное всё - «при ней».

* * *

В 1938 году мне пришлось быть свидетелем печального события: на моих глазах разбился Валерий Павлович Чкалов.

Он совершал первый испытательный полёт на истребителе Н.Н.Поликарпова. В ночь на 15 декабря ударил сильный мороз. На самолёте с двигателем воздушного охлаждения ещё не была сделана система, регулирующая температуру мотора. Нарком оборонной промышленности Михаил Моисеевич Каганович (*Каганович Михаил Моисеевич (1888-1941) - нарком оборонной промышленности (авиапромышленность входила в этот наркомат), в 1940 - нарком авиационной промышленности, брат Л.М.Кагановича.*) вызвал Поликарпова и Чкалова к себе и спросил: «Как, всё готово? Можно лететь или нет?». Они доложили об отсутствии системы, регулирующей

температуру мотора. Но Чкалов решил, что один круг сделать можно. Поликарпов согласился, раз пилот берётся лететь. Спрашивается: какой смысл был лететь на недоделанном самолёте?...

Чкалов взлетел и полетел по очень большому кругу (вдали от границ аэродрома). Это было его ошибкой. Затем мы увидели, как он поворачивает в сторону аэродрома для посадки и начинает снижение. И вдруг винт останавливается. Самолёт явно не дотягивает до аэродрома и садится на мелкие домики. При приземлении самолёт врезался в кучу щебня, Чкалов был выброшен из самолёта и ударился головой о лежащие металлические стержни, сложенные на небольшом дворике.

К.Е.Ворошилов назначил комиссию по расследованию причин катастрофы. Я был членом этой комиссии, её председателем - инженер Алексеев. Мнение комиссии было единогласным: винт остановился из-за переохлаждения мотора. Кто виноват?... «Виноватых» оказалось так много, что и не пересчитаешь... Виновато было и правительство, не выпустив директивы: самолёт должен быть сделан до конца и только тогда может быть испытан в воздухе. Конечно, решение этой комиссии не было принято Сталиным во внимание.

Прошло довольно много лет. Уже после войны меня и конструктора мотора (*С.К.Туманского.*) снова вдруг вызвали для объяснения причины гибели В.П.Чкалова и выявления виновных. Мы снова, как и тогда, подтвердили своё мнение, сказав, что если говорить о виновных, то винить можно только конструктора самолёта, не успевшего установить систему регулирования температуры охлаждения мотора и позволившего вылететь на таком самолёте, и лётчика-испытателя, тем более что последним являлся Чкалов, у которого было достаточно опыта, чтобы понимать серьёзность положения и отказаться от полёта, либо лететь с расчётом сесть в любой момент на аэродром с остановившимся мотором.

* * *

В 1939 году авиационная техника двинулась настолько вперёд, что расчёты показывали возможность полёта без посадки вокруг земного шара. Я, Юмашев и Байдуков подали такое заявление в Правительство, с предложением сделать два таких самолёта. Два самолёта было сделано (*имеются в виду два самолёта БОК-15.*). Начали испытания, но они были прекращены надвигавшимися грозными событиями.

Мечтанья - прах! Им места в мире нет.

А если б даже сбылся юный бред?

Что, если б выпал снег в пустыне знойной?

Час или два лучей - и снега нет!

Мне было уже 40 лет, и я отлично знал и любил лётно-испытательскую работу. Но неожиданно мой жизненный путь резко изменился.

КОНЕЦ ЛЁТНОЙ РОМАНТИКИ

Однажды раздался телефонный звонок, и мне было предложено явиться к И.В.Сталину. Я прибыл. Сопровождавшие провели меня сначала в зал заседаний Верховного Совета, а оттуда - в следующую комнату или, вернее, зал несколько меньших размеров. Там я увидел множество народа: был весь ЦК партии и много незнакомых мне лиц. Видимо, шло какое-то совещание.

Сталин увидел меня и поманил пальцем к себе. Сопровождавшие оставили меня. Я подошёл, поздоровался. Сталин взял меня под руку, ввёл в небольшой кабинет и предложил сесть на стул рядом с письменным столом.

- Садитесь, - сказал он, - а я привык похаживать.

Я присел в ожидании на кончик стула. Сталин, заложив руки за спину, молча прошёлся раза два вдоль комнаты. Затем подошёл ко мне и, слегка наклонившись, произнёс:

- Хотите нам помочь?

Я встал и ответил:

- Товарищ Сталин, я - слуга своего народа и всё, что я могу, всегда готов сделать.

- Так вот, я предлагаю Вам три поста: или начальником боевой подготовки ВВС, или начальником всех учебных заведений ВВС, или начальника НИИ ВВС.

- Товарищ Сталин, за такие большие административные посты, не имея опыта, с моей стороны было бы рискованно браться. Тем более что никаких академий я не кончал.

- Какие там академии, - сказал он и махнул рукой.

Тогда я сказал:

- Завалить дело недолго. Ну, назначите Вы меня, но ведь это дела не решит.

- Это мне нравится, что Вы подходите к делу серьёзно. Но всё-таки, что же Вы хотите?

- Мне, конечно, больше всего подходит НИИ ВВС. Я ведь большую часть своей лётной деятельности посвятил испытаниям. Но меня и там смущает очень многое. В НИИ ВВС нет настоящей научно-технической базы, где можно было бы обосновывать требования к авиационной технике. И подчинение института командующему ВВС тоже не

авторитетно. Да, кроме того, к нам, рекордсменам, отношение «не очень»...

- А кого, например?

- Да, начиная с командующего...

- А он -..., - последовала оценка, которую я не могу повторить.

(Через две недели командующий ВВС был снят. Очевидно, этот вопрос ко времени моего разговора со Сталиным был уже решён.)

Тут мне в голову пришла следующая мысль, и я сказал:

- Мне хотелось бы, товарищ Сталин, сначала попробовать свои организаторские способности не в НИИ ВВС, а в ЛИИ НКАП: там меня все знают, и я всех знаю.

- Э... нет, я хочу, чтобы Вы были в военной авиации.

- Позвольте мне тогда хоть немного подумать.

- Ну и сколько же Вы будете думать? Как Чапай, что ли?

- Нет, хотя бы до завтра.

- Ну, хорошо.

Я ушёл. Военным я был с 18 лет. Но с 1930 года я был командирован в авиационную промышленность, где продолжал работу по испытанию самолётов, совершал перелёты и особо ответственные полёты по специальным заданиям. Я знал своё дело и не знал никаких забот, всецело увлекаясь авиацией, да ещё искусством и спортом (последним, к сожалению, лишь в небольшое свободное время). Теперь мне предстояло в 40 лет резко изменить свой образ деятельности. Я всё взвесил и на другой день (*28 февраля 1941 года.*) явился к Сталину.

Сталин принял меня в своём рабочем кабинете. Мы проговорили около часа, и я всё же уговорил его назначить меня начальником Лётно-исследовательского института (ЛИИ) НКАП, сократив срок организации работы ЛИИ с двух (как просил я) до одного месяца. Прощаясь, Сталин сказал:

- А всё-таки я Вас рано или поздно заберу в военную авиацию.

* * *

Итак, увы, мне пришлось стать администратором-организатором. Это было новое направление в работе, от которого я всю жизнь старался отойти как можно дальше. Теперь, оглядываясь на прошедшее, я могу с определённой уверенностью утверждать, что это - не моё призвание. Терпеть не могу заставлять людей что-то делать. Предпочитаю убеждение. Если оно не действует, то толку от того, что заставят, по-моему, тоже будет не много. Я не признаю наказания: оно не исправляет, а больше озлобляет и порождает ряд других пороков, таких как угодничество и обман. Лучше задеть самолюбие, вызвать стыд и раскаяние у провинившегося, вызвать уважение к самому себе. Вряд ли кто

согласится с такой теорией. В жизни обычно не так. Может быть от того, что мы уже привыкли веками к трафарету и не ищем от добра добра? Я не склонен к полемике в этом вопросе - это не моя стихия.

Несколько позже Сталин так выразился обо мне: «Всё хорошо, только рука у него мягковата». Он прав, что верно - то верно.

Итак, я получил назначение в ЛИИ НКАП и стал его начальником. В институте меня приняли хорошо. Я всегда любил работать «с огоньком». В то время я был полон энергии, и выход ей находил всегда. Я энергично принялся за организацию этого интереснейшего по тому времени учреждения. С большим трудом, но я всё же старался поддерживать и свою лётную квалификацию.

Работы было много. Нужно было заниматься строительством, нужен был тир. Необходимо было переселить туберкулёзный институт с территории ЛИИ, а его руководство стало в позицию «не хочу». Я доказывал несовместимость шума моторов днём и ночью, звуков стрельбы в тире с необходимостью тишины для больных...

Приехала комиссия во главе с Н.М.Шверником (*Шверник Николай Михайлович (1888-1970) - государственный деятель, в 1941 году - председатель ВЦСПС.*). Я выиграл дело. Переселение, конечно, трудоёмкое дело. Но и строительство ЛИИ нужно было предусмотреть на долгий срок, предвидеть будущее перспективное развитие института.

Самое трудное, что необходимо было сделать - создать условия для творческой деятельности. Здесь можно было опереться на замечательных людей, которыми был укомплектован институт. Вспоминаю теперь самых старых своих знакомых, работу которых я знал, взаимодействуя с ними и пользуясь их творчеством в своей практике: А.В.Чесалов, И.В.Остославский, М.А.Тайц, Д.С.Зосим, В.С.Ведров... Талантливые энтузиасты и фанатики своего дела... Я скорее могу перечислить людей, работавших в институте, но не любивших свою профессию и работавших «без огонька», чем всех, кто работал «на отдачу». Разумеется, с такими кадрами дело не могло не пойти успешно.

К началу работы я успевал довольно сложным путём: проехав 30 километров на автомашине из Барвихи, где я постоянно жил на даче, до Центрального аэродрома, оттуда перелетал в институт на спортивном самолётике. Обычно я начинал с обхода всех лабораторий: мне нужно было знать их нужды и замыслы. Периодически, но не часто, мне приходилось докладывать о делах института наркому авиационной промышленности Алексею Ивановичу Шахурину. Он был доволен моей работой. Я иногда жаловался, что скучаю без настоящих полётов. На это он мне с убеждённой уверенностью возражал:

- Вы же государственный деятель. Это видно из Ваших рассуждений. Вам надо твёрдо стать на этот путь!

Но я всё же где-то в глубине души чувствовал, что мой психологический склад тянет меня в другую сторону - управление людьми - не моё дело.

Тем не менее, всё шло хорошо.

Но 22 июня 1941 года рано утром мне на дачу позвонил А.И.Шахурин:
– Михаил Михайлович, война с Германией. Сейчас же направляйтесь в ЛИИ.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

Через час я прибыл в ЛИИ. Собрал своих заместителей и начальников лабораторий. Каждый получил указания об организационных мероприятиях и дальнейших перспективных планах их работы.

Началу войны народы нашей страны поразились, как грому небесному среди ясного неба, услышав по радио сообщение о коварном нападении фашистской Германии на Советский Союз. Наш народ всегда был нацелен на ведение войны на чужой территории, и нам внушали, что «в каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ». Но несчастные жители западной прифронтовой полосы, увы, узнали о начале войны, когда на них внезапно посыпались бомбы. Теперь все знают об этом времени несколько в ином плане, читая хотя бы мемуары наших крупных военных специалистов. Теперь ясно выявилось, что Сталин совершил громадную и основную ошибку, уверовав в благородство Гитлера. Несмотря на заключённый с Германией договор о ненападении все данные говорили о полной готовности немцев к военным действиям с нами. В ночь на 22 июня вся связь между нашими частями была нарушена агентами фашистов, прифронтовая авиация в большинстве своём была уничтожена на земле при первом же внезапном фашистском налёте. Война застала нашу авиацию в период лишь начала перевооружения, и бомбардировочная авиация, состоявшая, в основном, из СБ, не могла противостоять «Мессершмиттам», а наши лучшие кадры лётчиков несли большие потери.

После этой своей непростительной ошибки Сталин был отличным Верховным Главнокомандующим. Он всегда был в курсе всех событий на фронтах и в тылу, вплоть до мельчайших подробностей. Каждый день он разговаривал не только с командующими фронтами, но и с некоторыми командующими армиями различных родов войск. Он знал досконально, какие технические и продовольственные заказы сделаны и когда поступят на фронт; знал всё вооружение и как оно оправдывает себя в бою. Всё это - его знание, умение и энергию - знали и могут подтвердить командующие фронтами и армиями.

Вся перестройка внутри страны, так же, как и в международных взаимоотношениях полностью выявили необыкновенные организаторские способности, всестороннюю дальновидность и феноменальную энергию Сталина. Коммунистическая партия и наш славный народ не дрогнули и с непревзойдённой энергией и быстротой сумели восстановить и промышленность, и авиацию в фантастически короткие сроки. В первые дни войны Сталин произнёс по радио историческое воззвание к народу. Эта речь, несомненно, подняла дух народа и армии и, несмотря на большие трудности, вызвала прилив энергии и веру в победу.

Нельзя не отдать должное и нашей Коммунистической партии, ставшей во главе организации эвакуации заводов, фабрик, учреждений и налаживания производства вооружения всех видов, организации и подготовки резервов, обученных и готовых к боевому применению всех видов оружия.

* * *

Прошло немного времени. События на фронте перестраивали меня с мирной работы на фронтовую. Голова начала думать о том, что бы такое предпринять наиболее эффективное, внести и свой вклад в борьбу против агрессора. Я переселился в ЛИИ, был днём и ночью занят организаторской работой.

Удивительные дела творились тогда в ночное время. Можно было с наступлением темноты наблюдать частые полёты осветительных ракет и около ЛИИ, и около ЦАГИ, который располагался недалеко от нас. Мы усилили охрану и принимали меры к ещё большей бдительности.

Однажды вечером, когда начало смеркаться, мы возвращались из Наркомата на машине. Приближаясь к институту, мы заметили, что около Москвы начали мелькать вспышки огоньков. Это был первый налёт немцев на Москву. В ЛИИ была организована эскадрилья ночных истребителей. Её возглавил А.Б.Юмашев. В этой эскадрилье был и известный сейчас лётчик-испытатель, писатель, Герой Советского Союза М.Л.Галлай (*Галлай Марк Лазаревич (1914-1998) - заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, автор многих книг о лётных испытаниях.*). В одну из ночей он сбил немецкий самолёт над Москвой (*самолёт сбил и другой лётчик этой эскадрильи - М.К.Байкалов.*). Молодец! Наше ходатайство о его награждении за этот подвиг увенчалось успехом: он получил боевой орден (*Красного Знамени.*).

Довольно симптоматична была тактика немцев в то время. На наш ЛИИ и ЦАГИ они налётов не совершали, а бомбили город. Видимо, с целью вызвать панику среди жителей Москвы, заставить их бежать из

города, заполнить дороги и, тем самым, затруднить снабжение города и фронта всем необходимым. Немцы, очевидно, надеялись весьма скоро попасть в Москву. Но она им не досталась. В то время ходили брошенные кем-то из иностранных журналистов слова: «Народ, который ест мороженое на морозе - непобедим». Агентура немцев в Москве всё же, видимо, работала. Мы слышали, что в ряде домов, в дымовых трубах во время налётов светились огни, чтобы немецкие лётчики могли распознать город в темноте, так как за затемнением своего города москвичи следили очень строго.

В наркомате авиапромышленности, конечно, было много забот - об удовлетворении авиации матчастью, о работе заводов и развёртывании масштабов мобилизационных планов. Я чувствовал себя как-то не в своей стихии. Но неожиданно подвернулся случай, который пришёлся мне по душе.

Я услышал, что СССР может получить в США четырёхмоторные бомбардировщики «Боинг-21» - «летающие крепости». Я обратился к Шахурину. Он доложил Сталину и получил согласие на передачу ЛИИ А.В.Чесалову. А мне было предложено возглавить делегацию в Америку за самолётами. Мы рассчитывали, что, получив в Америке «Боинги», сумеем перелететь на них в Англию, а оттуда, сбросив бомбы на немцев, перелетим к себе домой.

Значительно позже я узнал, какие трудности и мытарства нужно было претерпеть людям, эвакуировавшим ЛИИ и какие невероятные трудности преодолели они на новом месте. Совершенно особую роль во всей этой эпопее сыграл мой большой и постоянный друг Пантелеймон Степанович Анищенков. На нём лежала вся тяжесть забот по организации и всестороннему обеспечению института всем необходимым для бесперебойной работы учреждения. Инженер по образованию, способнейший организатор, чудный верный товарищ, обаятельный человек, умница. Ни возраст, ни здоровье никогда не ограничивали его кипучую деятельность, направленную на благо Родины.

* * *

Сдав ЛИИ, я возглавил две группы лётного состава и отправился в США. В одной группе старшим был А.Б.Юмашев, в другой - Г.Ф.Байдуков. Всего нас было 18 человек - лётчики, штурманы, механики.

С Химкинского водохранилища на двух летающих лодках мы поднялись и полетели в Архангельск (*31 августа 1941 года.*). Первую лодку вёл полярный лётчик И.И.Черевичный (*Черевичный Иван Иванович (1909-1971) - Герой Советского Союза, участник многих*

экспедиций в Арктику и Антарктику.), вторую - В.Н.Задков (*Задков Василий Никифорович (1907-1996) - Герой Советского Союза, полярный лётчик, участник поисков экипажа С.А.Леваневского.*) (ныне - Герои Советского Союза). В первой лодке вторым пилотом летел Г.Ф.Байдуков, во второй - А.Б.Юмашев, оба отлично владевшие полётом по приборам в облаках (*Штурманом летающей лодки И.И.Черевичного был Валентин Иванович Аккуратов (1909-1993) - известный полярный штурман.*). Мы должны были Северным морским путём долететь до США через Аляску и Канаду, делая промежуточные посадки, разделённые, примерно, расстоянием в 1000 километров. Предприятие казалось очень трудным, но я, шутя, убеждал спутников, что мне всегда везёт. И действительно, встречались нам и обледенение, и полёт в облаках по приборам, но ничего... Самое опасное - это неведомые условия погоды в момент посадки. Приводных станций в то время не было, а связь была очень ограничена. Но, прилетая, мы всегда садились в нормальных условиях. На одном из этапов, проходившем над Северным морским путём, взлетев на рассвете, мы были поражены удивительной красотой неба, его перистых высоких облаков, освещённых солнцем. Невозможно было не поразиться грандиозности картины, переливающейся чарующим золотом по всему горизонту с левой стороны самолёта.

На последнем этапе полёта над нашей территорией, недалеко от побережья Тихого океана, когда до посадки оставалось километров 100, на лидирующей лодке на правом моторе лопнула масляная трубка. В этот момент мы летели над горами. Горы были открыты. Словно как по заказу, в этом ограниченном пространстве светило солнце. Под нами было озеро удивительной красоты, с водой густого синего цвета. Решили произвести посадку на это озеро для ремонта. Вода в озере оказалась пресной. Вид озера среди гор был очень живописен и при солнечном освещении никак не походил на картину Севера. Прозрачная вода озера выглядела ярко-голубой на фоне гор, напоминавших по окраске многочисленные этюды Коктебеля М.А.Волошина (*Волошин Максимилиан Александрович (1877-1932) - поэт и художник, живший в Коктебеле (в районе Феодосии).*). Однако сознание напоминало о необычайной одинокости и полнейшей безлюдности дикой природы: сотни километров отделяли нас от ближайшего жилья в горной местности. Ветер быстро нёс наш самолёт к берегу, и нужно было успеть устранить техническую неполадку до столкновения. Работа по исправлению закончилась, когда до берега оставалось метров 50-70. Было бы много хлопот, если бы ремонт затянулся... Но нам повезло.

Моторы были включены, мы взлетели и менее чем через час прилетели в последнюю бухту перед вылетом на Аляску. В этой бухте кроме оленины ничем нельзя было поживиться. Но это нас не смущало. А вот утро нас весьма огорчило: стоял туман, моросил мелкий дождь. Взлёт был невозможен. Мы начали обсуждать, как лететь дальше.

Решили, что, как только появится хоть малейшая возможность, взлетим с десятиминутным интервалом и один за другим пойдём на разных высотах - разность от 200 до 300 метров. Посадка в Номе (*город на Аляске*). Там должны быть лиманы с благоприятными условиями для посадки - это я знал. Но предварительно лучше сесть в устье реки и осведомиться о глубине этих лиманов.

Часа через полтора туман приподнялся, дождик стал ослабевать, и мы тронулись в путь. Погода была скверная, мы летели то по приборам, то между двумя слоями облаков. Когда нам нужно было изменить курс немного вправо, чтобы лететь на Аляску (точнее - на город Ном), то слева мы вдруг увидели приоткрытую от облаков скалу. Мы сразу же определили нужный нам момент излома курса и направились прямо к Ному. Разве это не везение?...

Вскоре облачность начала рассеиваться, погода улучшилась, и мы подлетели к Ному при благоприятной погоде. Сделали круг над городом, посмотрели сверху на лиман, но из осторожности сели в устье реки. Подошли к мосту. Я сошёл на берег. Нас встретил начальник береговой охраны, пожилой седой немец Гофман. По правде говоря, мы очень удивились такой встрече. Узнав от него совершенно неопределённые сведения о лиманах, мы решили всё же попробовать разглядеть их с малой высоты и определить их глубину. Выбрали один, показавшийся нам подходящим и благополучно сели. А.Б.Юмашев со своей группой подлетел к Аляске севернее: их гидросамолёт был встречен истребителем США, который принудил их произвести посадку. Но всё обошлось благополучно, и Юмашев с товарищами приехал к нам затем на автомашинах.

Нам любезно предложили поселиться до утра в общежитии рабочих, строивших рядом новый аэродром. Кровати были отличные, с чистым свежим бельём. Нам были предоставлены две комнаты в деревянных чистых бараках. Рабочих на строительстве было всего 100 человек. Работали, главным образом, машины. Строили крестообразные взлётные дорожки среди скалистой почвы. Этим сто человек обслуживал один повар - поляк по национальности и два студента-американца. Мы поинтересовались, каким образом и зачем занесла судьба этих двух студентов так далеко на север. Оказалось, что они учатся зимой, а в летние каникулы приехали сюда, потому что здесь, на Севере, оплата труда в три раза выше, чем в Штатах. В обязанностях студентов было накрывать и убирать столы, мыть посуду, убирать помещение столовой. Они легко справлялись со своими обязанностями. Мойка была механизирована, так же, как и уборка столовой. Им не составляло труда обслужить и нас во вторую очередь (после рабочих).

Вечером Юмашев и Байдуков пошли в кино. Войдя в зал, они сели на места с края рядов. На них весьма неодобрительно стали посматривать присутствовавшие там американцы. Наконец к ним подошёл один

человек и обратился на русском языке (он слышал, как наши «орлы» разговаривали по-русски):

– Кто вы такие?

– Мы - русские.

– Откуда вы?

Они объяснили, что только что прилетели. Тогда этот человек объяснил им, что они заняли места, предназначенные только для негров и эскимосов, и посоветовал им переселиться:

– Иначе при выходе из кино вас могут побить.

Делать было нечего - они пересели.

Позавтракав рано утром, мы полетели через Алеуты к Канаде. На Алеутах лётная погода бывает лишь несколько дней в году. Но нам опять повезло: погода была хорошей и, пролетев Алеуты, мы изменили курс влево. Пролетая над отвесными скалами на берегу Аляски, мы наблюдали грандиозные птичьи базары.

Первая остановка была на гористом острове по дороге в Канаду, на американской авиабазе. В бухте стояли такие же летающие лодки, как и те, на которых прилетели мы. Почти рядом с отвесной скалой была ровная площадка. На этой площадке были расположены все жилые постройки, офицерское собрание, бензосклад и пр. Ни зениток, ни истребителей где-либо поблизости не было.

Мы были любезно приняты. В офицерском собрании мы наткнулись на метрдотеля-японца. Были японцы и среди прислуги. В собрании были предусмотрены различные развлечения для отдыха. Офицеры интересовались нашей поездкой, а мы задавали им вопросы, которые интересовали нас, например, почему у них бензосклад, жильё и пр. находятся на площадке, совершенно незащищённой, а рядом - неиспользованная скала. Или - почему их обслуживают японцы, а не свои, преданные стране, граждане. Мы получили очень интересный ответ: «Мы всё это очень хорошо знаем, но когда вы будете ТАМ, то сами скажите об этом: наши вопросы туда не доходят». При слове «ТАМ» они указали пальцем вверх.

На следующей промежуточной базе, вскоре после канадской границы, всё, что мы увидели раньше, повторилось. Наконец мы прилетели в Сиэтл. Весь полёт занял четверо суток. Это было здорово! Вместе с нашим консулом я немедленно отправился на авиационную базу за несколько десятков километров от города. И был огорчён. Нам предложили осмотреть самолёты В-24 и В-25. Ни о каких «крепостях» не было и речи. Показанные нам самолёты не имели вооружения. Я срочно вернулся в Сиэтл. Позвонил в Вашингтон нашему послу К.А.Уманскому. Через 10 минут он был у телефона, и я кратко доложил ему о недоразумении. Слышимость и ясность звука оставляли желать лучшего: до Вашингтона было 5000 километров. Уманский сразу решил:

– Вот что, садитесь в самолёт и прилетайте ко мне в Вашингтон.

Из Сиэтла мы должны были сначала перелететь в Лос-Анджелес, а уже оттуда лететь ночным самолётом в Вашингтон. Утром мы были у посла. Я доложил Уманскому о задании получить «крепости» и о том, что вместо них нам предлагают невооружённые двухмоторные самолёты.

Так как предложенные самолёты нас удовлетворяли лишь постольку поскольку, то Уманский вместе со мной и Юмашевым начал «штурм» военных министерств с целью приобретения тяжёлых бомбардировщиков «Боинг». Сначала мы посетили министра авиации. Он не смог решить этот вопрос, так как Морское министерство не разрешало использовать секретный прицел для сбрасывания бомб, установленный на «летающих крепостях» (так он нам разъяснил). Министр авиации предложил нам опять В-25. Я ему заметил, что этот двухмоторный бомбардировщик нецелесообразно укомплектовывать большим экипажем: достаточно всего трёх человек, и даже, скорее всего, двух. Министр не только обиделся, а скорее даже рассердился на это моё замечание.

После этого мы пошли в Морское министерство. Там тоже получили отказ, якобы из-за секретного бомбоприцела. Тогда Уманский получил согласие на приём нас Рузвельтом. Но нас предупредили, что президент может уделить нам не более 15 минут.

Рузвельт встретил нас, как хороших старых знакомых. Он сразу задал мне вопрос, как мы летели, каким путём, что мы видели по дороге, какой мы нашли Америку сейчас, какие изменения произошли с тех пор, когда он принимал нас в 1937 году. Я рассказал ему, что летели мы четверо суток, о том, какие американские базы мы видели, и что мы единодушно находим, что американцам угрожает «пятая колонна». Разъяснили, в чём дело. Затем Рузвельт начал интересоваться нашими методами ведения войны. Разговор продлился час сорок пять минут. Закончился он тем, что президент попросил нас поделиться с американскими военными своим опытом ведения войны. На самый интересующий нас вопрос Рузвельт ответил:

– Я думаю, моряки не будут больше возражать: немцы уже давно украли у нас этот бомбоприцел.

Казалось, вопрос был решён. Но не тут-то было. Когда мы попытались уговорить Морское министерство дать нам «летающие крепости» хотя бы без прицелов, то на это последовало возражение: «Мы не можем, так как их не хватает на Филиппинах». После такого ответа мы попросили наше Правительство немедленно вернуть нас на Родину для активного участия в её защите от фашистов. Американские газеты в то время были полны сенсационных сообщений о завоевании немцами Европы и о полном разгроме Красной Армии.

Делать было нечего. Мы ознакомились со всем тем, что представляло интерес для нас. Но, кроме В-25, и то при условии установки на нём вооружения, ничего не было. Уговорить американцев поставить нам

что-то новое было очень трудно. Однако, если их всё же удавалось уговорить, то можно было «спать спокойно»: всё делалось точно и к сроку.

Мы с Юмашевым полетали на двух типах самолётов - на В-24 и В-25. Последний обладал некоторыми недостатками, о которых я заявил главному инженеру фирмы. У этого самолёта было несовершенно сочетание в месте соединения крыла с фюзеляжем, что на больших углах атаки приводило в некоторой степени к неустойчивости и несколько осложняло пилотирование, особенно в начале взлёта. Инженер вытаращил на меня глаза и спросил:

- А как же Вы определили причину этого явления?

Я сказал ему, что у меня достаточный опыт и что для этого нужно «съесть пуд соли». Он рассмеялся и добавил:

- А не могли бы Вы стать у нас на заводе консультантом?

- Нет, - ответил я, - в моё задание это не входит.

После, переговорив с Уманским, я попросил его немедленно отправить нас домой, и подписал телеграмму в Москву.

Получив разрешение, наша делегация в две группы, порознь, отправилась домой разными путями. Я, Юмашев, Байдуков, штурман М.Х.Гордиенко (*Гордиенко Михаил Харитонович (1906-1972) - генерал-майор авиации, участник перелёта В.К.Коккинаки в Америку на самолёте «Москва» в 1939 году.*) и лётчик Литвиненко должны были перелететь через Атлантику из Филадельфии в Ирландию на громадном пассажирском гидросамолёте.

В это время в Филадельфии давал концерт С.В.Рахманинов (*Рахманинов Сергей Васильевич (1873-1943) - великий композитор, эмигрировавший в США; в годы войны устраивал благотворительные концерты в поддержку СССР.*). Мне очень хотелось послушать моего любимого композитора. Но, увы, самолёт взлетел раньше начала концерта, и мы полетели на Ньюфаундленд (*остров в Канаде.*). Через полчаса мы вернулись обратно, получив в воздухе неподходящую сводку погоды. Мелькнула надежда, что я всё-таки услышу концерт. Но... нас предупредили, что гидропорт покидать нельзя. Через 40 минут мы взлетели снова. Так мне и не удалось услышать живого Рахманинова. Сожалею об этом очень. Но мы с Юмашевым послали письма: я - Сергею Васильевичу, а Юмашев - жене Рахманинова. В этих письмах мы выражали восхищение его творчеством и концертной деятельностью, писали о том, что мы, как и весь наш народ, чтим его произведения и выразили уверенность в том, что услышим его на Родине.

Поздно вечером мы опустились в одном из портов Ньюфаундленда. Пока гидросамолёт готовился к полёту через океан, мы любовались северным сиянием. Впервые виденное, это зрелище произвело на меня необычайное впечатление как остро-таинственное и волшебнокрасивое.

Взлетев с Ньюфаундленда, мы всю ночь летели через Атлантику. В самолёте не было спальных мест. Летели сидя. Чтобы легче перенести ночь, наши ребята, отчаянные преферансисты, затеяли игру и проиграли до рассвета. Утром мы опустились в одном из гидропортов Ирландии.

Я очень люблю животных, и, так или иначе, вся моя жизнь была связана с ними при разных обстоятельствах. Поэтому, естественно, мне запомнилось, как там (в Ирландии) нам пришлось наблюдать за выгрузкой коров с грузового парохода кранами. Бедняжки висели в воздухе, растопырив все четыре ноги, с глупыми, ничего не понимающими мордами, испуганными глазами, очень несчастные, пока не чувствовали твёрдую землю под ногами.

Чтобы попасть на аэродром, мы пересекли на автомобиле всю Ирландию. Ирландия произвела впечатление страны, в которой много неводеланной земли. Казалось, эта страна могла бы полностью обеспечить себя и всю Англию мясом.

На аэродроме все пассажиры, прибывшие с нами, были водворены в самолёт с иллюминаторами, покрашенными белой краской. На нём мы и перелетели в Лондон.

В Лондоне было воскресенье. Нам было необходимо обменять доллары на фунты. Но в воскресенье все банки были закрыты. А деньги были нужны. Как известно, без этой «условности» нельзя долго прожить ни в одной стране. К счастью, вместе с нами летел один из видных английских государственных деятелей, который знал, что я и мои товарищи были участниками беспосадочных перелётов через Северный полюс, и из уважения к нам любезно предложил свою помощь. Он куда-то позвонил, и деньги были обменены. Мы добрались до посольства и попали в объятия нашего посла в Лондоне И.М.Майского (*Майский Иван Михайлович (1884-1975) - дипломат, впоследствии - заместитель наркома иностранных дел.*).

Лондон был весь заполнен военными. Особенно много военных было на вокзалах. Поражало большое количество молодых женщин в военной форме. Был ноябрь 1941 года.

Клейсдел... Река, на берегах которой было сосредоточено большое количество верфей и различные английские промышленные предприятия. Именно эти места, главным образом, и бомбили немцы. У мэра города, который очень любезно принял нас, мы увидели три картины о трёх разных эпохах, связанных с рекой Клейсдел. На первой были изображены рыбаки, поймавшие рыбу и доставшие из неё золотое кольцо. На второй - две замечательные лошади, гнедая и рыжая, клейсделской породы. И, наконец, третья - индустриальная картина - говорила о современной эпохе.

Мы торопились домой. Майский быстро устроил нам отправку дальше. Мы должны были доехать поездом до Шотландии, а там

пересесть на миноносец. Мы попрощались с Иваном Михайловичем, так тепло нас встретившим и проводившим.

Из Лондона мы, пять человек: я, Юмашев, Байдуков, Гордиенко и Литвиненко поездом выехали на север Англии, в Шотландию.

На миноносце нам представили высокого морского офицера-англичанина, владевшего русским языком - Антона Куртнэя. Он должен был сопровождать нас до Архангельска. Он помогал нам как переводчик, и от него мы узнали много интересного о службе и традициях морского флота Англии.

Куртнэй провёл нас в заранее отведённую нам каюту. Наши чемоданы были уже там. Когда их у нас забрали и унесли, мы даже не заметили. Пока мы плыли на миноносце к крейсеру, Куртнэй любезно рассказывал нам об эпизодах морской войны. Вода местами была минирована, и приходилось останавливаться, пока разводили преграды и освобождали пространство, по которому можно было пройти. Куртнэй показал нам заливчик, в который однажды на рассвете беспрепятственно вошла немецкая подводная лодка, торпедировала английский дредноут и так же безнаказанно ушла. Англичане после этого случая заминировали всё, что можно. А ещё говорят, что только русский человек «задним умом крепок»... Мы слегка посмеялись и научили Куртнэя многоговорящему русскому жесту - приложить большой палец к уху и помахивать остальными четырьмя.

Миновав подобные «достопримечательности», мы подошли к флагманскому крейсеру «Кения». Пересели в лодки, а на них уже подошли к крейсеру. Встретили нас с воинскими почестями. Сам адмирал Барроу, потомок того, именем которого назван мыс на Аляске, встретил нас на крейсере. Нас провели в большую двухкомнатную каюту, где, конечно, уже находились наши вещи.

Крейсер должен был идти в Исландию. От Исландии он, в сопровождении двух эсминцев, обязан был эскортировать караван судов с грузами для СССР в Архангельск.

До Исландии плыли без происшествий. Проснулись мы уже в военном порту в Исландии. Вокруг - военные корабли. Маленький посёлок на берегу. Военный порт окружали хмурые горы с мелким кустарником. Несколько дней мы имели возможность размять ноги на берегу, гуляя в горах в ожидании каравана.

В одно хмурое ноябрьское утро мы вышли в Северное море в сопровождении двух эсминцев с не совсем ясной для нас, лётчиков, целью. К вечеру начался шторм. Наши эсминцы исчезли: они вернулись в тот же порт в Исландии. Вскоре мы тоже возвратились.

Волнение на море было настолько сильным, что ночью я свалился с постели. Снова укрепил, как мог, матрац и заснул под оглушительный грохот ударявшихся о наш борт волн. Ночью меня внезапно разбудил Куртнэй:

- Вставайте скорее и одевайтесь!

- Зачем?!

- Как?! Разве Вы не слышали взрыва? Мы наткнулись на мину, и нам придётся пересаживаться в лодки.

Взрыва я не слышал, а перспектива пересаживаться в лодку при таком ветре, когда стоит немыслимый свист и стон, волны неимоверной величины, да и тьма абсолютная, совсем нам не улыбалась. Юмашев и Байдуков в это время зашнуровывали до самых колен свои высокие ботинки. Настроение было тревожное, но шнуровка ботинок в столь бесперспективной обстановке всё же вызвала остроты и улыбки. Что поделаешь? Было так противно на душе от ожидания почти неминуемой гибели, что оставалось лишь улыбаться в последний раз в жизни.

- А как же наши вещи? - вдруг спросил Юмашев. (Это в такую-то минуту!)

- Да-да, - ответил я, - сейчас, конечно, главная забота о вещах!

Мы собрались и стали ждать. Через полчаса после этой тревоги к нам вошёл Куртнэй и объявил, что всё обстоит «о'кэй». Оказалось, что неподалёку от носа крейсера взорвалась плавучая мина. Но теперь ослабевшие заклёпки исправлены. Опасность миновала.

Утром шторм продолжал бушевать вовсю. Крейсер был в открытом море. Нас пригласили на капитанский мостик. Во время плавания, сколько бы оно не продолжалось, капитан корабля всё время стоит на капитанском мостике и не покидает его. Пьёт он, главным образом, чёрный кофе. Его может сменить только флагман - адмирал Барроу.

С капитанского мостика нам открылась картина, которую невозможно забыть. Представьте себе волны высотой метров двадцать пять. Туман. Но это, оказывается, не туман, а сильнейший ветер срывает с гребня волны воду и превращает её в пыль. Стоит свист и гром от ударяющихся о корабль волн. Нос корабля то опускается, то поднимается. Когда он опускается, то вода обрушивается на палубу, бурля пеной и заливая её, ударяется об орудийную башню. Брызги при этом летят до капитанского мостика, но тут же уносятся ветром.

Вдруг раздался сигнал: «Человек за бортом!». Матрос на верхней палубе, случайно там появившийся, был смыт, как песчинка. Незабываемое ужасное впечатление. Человеческая жизнь мгновенно исчезла в сером тумане холодной пучины, в ужасающем шуме ветра и воды. Никаких распоряжений и мер для спасения принято не было. Вода - 6°С. Как ни ужасна была мысль о нашей беспомощности, но ещё ужаснее было осознавать переживания несчастного, как ни коротки они были... До сих пор, от одного этого воспоминания сердце сжимается от ужаса!

Крейсер на малых оборотах двигался поперёк волны, очень немного меняя курс то влево, то вправо из опасения встречи с неприятельскими подводными лодками. Двигаться быстро было нельзя, так как в тот момент, когда корма с винтом поднимается, винт несколько

обнажается, а его работа в неполностью опущенном в воду состоянии опасна при больших оборотах. В таком аду человек чувствует себя какой-то беспомощной песчинкой. Картина была внушительна и грандиозна. Я был рад, что хоть раз в жизни увидел настоящий шторм на море. Кажется, нельзя представить ничего более могучего, более величественного и более ужасного в природе.

Проснулись мы опять в том же порту в Исландии. Вышли на палубу. Светило солнце. Наш крейсер стоял спокойно. Но, пройдя на корму, я заметил кое-какие неприятные последствия шторма. Там было установлено новое зенитное орудие с блиндажём. И этот блиндаж большой толщины был погнут водой! Какая силища! Рядом с орудием сидел матрос и проверял ленту с патронами. Патроны, промокшие в морской воде, он спокойно выбрасывал в море. Подошёл Куртнэй. Я ему, шутя, сказал:

- Так ведь можно остаться без патронов!

- Ха-ха-ха, что Вы, у нас их много!

- Но, наверное, не больше, чем вина? - Я заметил, что перед обедом офицерский состав подходит к окошечку, из которого извлекается жидкость, поднимающая температуру тела и настроение.

На этом я не успокоился и спросил:

- Раз это новое орудие вышло из строя, то ведь кто-то должен отвечать за это?

- Да, за это отвечает старший артиллерийский офицер.

- Так, значит, он виноват?

- Да, безусловно.

- И как же его накажет адмирал?

- О, он прочтёт ему нотацию, но после похлопает по плечу, предложит рюмку и выразит надежду, что в будущем он оправдает свой проступок отличной работой!

- А каким наказаниям подвергаются матросы за свои проступки?

- О, кроме внушений, для них бывает карцер. Но редко, это - редчайшее явление. Дело в том, что у нас служба на флоте добровольная.

Однажды, стоя у кормовой орудийной башни, я заинтересовался одним явлением. Матросы были вызваны сигналом на кормовую палубу. Выходя из трюма и пробегая мимо башни, каждый отдавал честь, глядя в сторону башни. После я узнал, что раньше на старинных кораблях в этом месте стоял крест. Теперь его нет, но традиция сохранилась.

Нас предупредили, что мы пробудем в порту два дня. Мы решили организовать русский обед для адмирала: щи и пельмени. Осуществить эту незамысловатую фантазию было не трудно: я и Гордиенко, заделавшийся шеф-поваром, сварили русские щи и слепили русские пельмени. Всё удалось. Мы, во всяком случае, были довольны. Но насколько это понравилось англичанам, угадать трудно: они всегда неизменно вежливы. Смеху за столом было много.

Прошло два дня и ночью мы, наконец, тронулись в Архангельск. В пути нам должен был встретиться караван. Ночью крейсер догнал его и определил по локатору, с кем имеет дело. У наших кораблей тогда ещё не было локаторных установок. Англичане знали это и позже нам их передали.

Куртнэй рассказал нам историю потопления знаменитого немецкого дредноута, который стоял в одном из фиордов Норвегии. Таких дредноутов у немцев было два. Залп любого из них превышал мощность залпа нескольких английских дредноутов. Англичане систематически вели разведку на истребителях. И когда заметили его выход из фиорда, то стали следить за его движением. На его пути севернее Исландии были поставлены мины, но ветер отнёс их к югу, и дредноут прошёл этот отрезок пути свободно. Однако, когда он, уже выйдя в открытое море, обогнул Исландию и повернул к югу, то навстречу ему вышел английский крейсер «Худ». Его задача заключалась в том, чтобы хоть как-то замедлить движение дредноута. «Худ» подошёл на близкую дистанцию, произвёл залп и попал в машинное отделение. Его ход был несколько замедлен, но и «Худ» был очень быстро потоплен. Вскоре на дредноут налетели английские торпедоносцы. Ход был ещё более сокращён, но зенитная артиллерия дредноута работала исключительно метко и несколько торпедоносцев были сбиты. На другой день, в тумане, дредноут был потерян. Разведка самолётами велась непрерывно. Весь британский морской флот вышел навстречу. Из Средиземного моря также был вызван почти весь морской флот. Днём дредноут был снова обнаружен. Торпедоносцы снова атаковали его и ещё сократили ход. На дредноуте начались трения между флагманом и капитаном. Гитлер приказал держаться до рассвета следующего дня и обещал выслать на подмогу 100 бомбардировщиков. Но ещё один налёт торпедоносцев повредил два винта дредноута, и он теперь мог только ходить по кругу. Теперь весь английский флот, окружив немца, стал его расстреливать. Вода кругом буквально кипела от огромного количества взрывов. Наконец, последним налётом торпедоносцы закончили дело: торпеда попала в середину корабля, и он переломился пополам. Спаслись только 100 человек, так как англичане спешили уйти от готовящегося против них утреннего налёта, о котором они узнали из перехваченного радиоприказа Гитлера. Немецкие самолёты действительно прилетели утром, но было поздно: они потопили лишь какой-то подбитый в бою и поэтому отставший миноносец.

На рассвете мы увидели в довольно густом тумане громадные груженные корабли. Это был караван с грузом для СССР. Через сутки мы подошли к Архангельску. Крейсер остановился вдалеке от бухты. Мы должны были вновь сначала сесть в лодку, а затем - с неё на эсминец. Распрощавшись с адмиралом, после отдания всех воинских почестей, мы сошли по трапу и сели в лодку.

Отплыв метров десять, мы увидели, что личный состав крейсера вышел на палубу проститься с нами. Народу было так много, что крейсер даже наклонился в нашу сторону. Экипаж провожал нас очень тепло, с криками «ура».

Эсминец, на который мы пересели, подошёл ближе ко льду и остановился в нескольких метрах от кромки. Здесь мы стали с нетерпением ждать прибытия нашего советского ледокола. В это время мы заметили, как в лёд вошёл маленький пароходик, на борту которого было написано «Громов». Он врезался в лёд и пошёл прямо на Архангельск. Мы вспомнили свой девиз: «Вперёд и только по прямой!».

Но вот показался и ледокол. Он бережно подошёл к эсминцу и начал швартоваться к его борту. Я не дождался окончания этой операции и спрыгнул от нетерпения на палубу ледокола. Необыкновенное чувство охватило меня. Я хотел как можно скорее увидеть кого-нибудь из наших советских людей. На борту, куда я спрыгнул, никого не было. Тогда я поднялся к капитану и мы, с непередаваемой радостью, поприветствовали друг друга. Быстро улеглись вопросы и ответы, и я попросил капитана отплатить англичанам за их внимание и любезность таким же вниманием и любезностью, побыстрее разместив их на ледоколе.

– Сейчас всё будет сделано, Михаил Михайлович.

Но «сейчас» оказалось чисто «русским»: пока четверым англичанам, направлявшимся к нам в СССР по каким-то, неизвестным нам, делам, предложили посидеть в столовой. Это была неприятная картина. Я ещё раз обратился к капитану с просьбой поскорее устроить командированных. Мы все старались загладить нерасторопность и непредусмотрительность, объясняя это тем, что на ледоколе ремонт, что поздно пришло распоряжение и прочим враньём.

В конце концов ледокол доставил нас в Архангельск. Так же, как и мы, англичане несколько дней ждали возможности вылететь в Москву. Наконец нам (лётному составу) была предоставлена возможность долететь на Ли-2 до одного из аэродромов дальней авиации. Там пришлось пробыть ещё сутки. Как в Архангельске, так и на этом аэродроме, мы были приятно поражены удивительным спокойствием людей, как бы привыкших к такой обстановке. Полное впечатление мирного времени. На аэродроме, в столовой генералы перед обедом выпивали по сто грамм водки и так сытно кушали, что некоторых своих знакомых я нашёл даже поправившимися.

Я горел нетерпением поскорее попасть на фронт и поэтому торопил командира дивизии поскорее переправить нас в Москву.

* * *

Было 1 декабря 1941 года, когда мы, наконец, прибыли в Москву и остановились в Наркомате авиационной промышленности.

Я тут же позвонил в секретариат Командующего ВВС с просьбой принять меня для назначения и прохождения дальнейшей службы. Ответ был: «Завтра». После такого ответа я был свободен 24 часа, которые нужно было чем-то заполнить. По телефону я нашёл лишь своего зама И.М.Гиллера, который был очень привязан ко мне и любил меня. Он немедленно примчался и, конечно, хотел и дальше работать со мной, где бы я ни был. Это был человек, который не мог существовать на свете без кипучего дела. Со мной оставались Юмашев и Байдуков.

Тут я вспомнил, что, отправляясь в США, оставил в Москве свою собаку, сеттера Дину, одной женщине по фамилии Амелунг - страстной любительнице борзых. Ей я оставил Дину потому, что она понимала собак лучше, чем иногда можно понять некоторых людей. Конечно, я немедленно отправился к ней и был встречен Диной с такой радостью, которую могут оценить и понять далеко не все люди. Эта искренность далеко не всем нравится, как ни странно. Поблагодарив хозяйку, которая была в восторге от Дины, от её ума, деликатности, послушания и т.п., я взял собаку с собой в Наркомат. Там положил ей коврик и сказал, что это - её место. Этого было достаточно, без всяких напоминаний.

Утром, когда я проснулся и посмотрел на Дину, а она - на меня, я сразу понял, что она давно ждёт момента, когда я открою глаза. Но она прекрасно знала, что не имеет права покинуть своего места. Если бы кто увидел её взгляд, моливший о разрешении подбежать ко мне с лаской, то, я уверен, он не выдержал бы, а, главное, понял бы, что нельзя было не сказать ей: «Ну иди ко мне, моя красавица». Она сорвалась с места и тут уж никто не смог бы усомниться в её радости: ведь её «божество» к ней расположено, одобряет и разделяет с ней её чувства.

В Наркомате с первого дня она почувствовала себя хозяйкой дома. Когда пришёл почтальон, я тут же его предупредил, что выходить нужно только вместе со мной.

Дина была сеттер-лаверак. Знатокам этим много сказано. Но у неё была особенность в поведении, которая совершенно не свойственна этой породе. Она всех встречала с лаской, но уйти можно было только в присутствии хозяина дома. Иначе Дина мгновенно хватала уходящего около двери, преимущественно за шею. Причём этому её никто не учил. У Дины аж глаза горели, когда чужой человек выходил через дверь!

Когда я её приобрёл, вытащив из ужасных условий, ей был один год, но она уже была блестяще дрессирована и воспитана. Как-то у меня дома собрались знатоки. Диночку водили по большой комнате на поводке, рассматривали, гладили, ласкали: она всё принимала с вежливостью и оживлённостью, как и подобает хорошей «хозяйке»

дома. Но когда все начали прощаться и направились к двери, то, несмотря на моё предупреждение, она чуть было не схватила одного из гостей за ногу. От кого в ней была такая наследственность, так и не удалось выяснить. Это было чудо обаяния, ума и красоты - зверь, которого нельзя забыть.

Чтобы понять это моё чувство, нужно общаться с животными. И начать это общение нужно в детстве. Оно помогает пониманию преданности и приносит удовлетворение многообразием проявлений.

* * *

«Завтраки» с приёмом продолжались уже несколько дней, и я решил позвонить А.Н.Поскрёбышеву (*Поскрёбышев Александр Николаевич (1891-1965) - генерал-лейтенант госбезопасности, заведующий канцелярией И.В.Сталина.*). Я рассуждал так: раз нас посылал в Америку Сталин, так как без него никто не принимал решения о подобных командировках, то и доложить нужно ему. Поэтому я попросил Поскрёбышева:

- Сообщите, пожалуйста, товарищу Сталину, что мне хотелось бы доложить ему о результатах командировки в Америку и получить назначение на фронт.

- Хорошо, - ответил Поскрёбышев, - я сейчас доложу.

И я услышал в трубке:

- У телефона - Сталин.

Это было настолько неожиданно, что я даже не помню, как поздоровался.

- Хотелось бы доложить о командировке и получить скорее назначение. Три дня не могу этого добиться.

- Хорошо, приходите к 13 часам.

Я прибыл в Кремль и тут же был принят.

- Ну, что касается Америки, то меня это не интересует, а вот какое Вы хотите назначение? - сказал Сталин.

- Выше командира авиадивизии, пока нет опыта, взяться не могу.

- Ну что ж, хорошо. 31-я смешанная авиадивизия на Калининском фронте, устраивает?

- Так точно, устраивает.

- Хорошо.

Это назначение состоялось 7 декабря. Сталин, как я заметил, был доволен. Его желание, чтобы я был в военной авиации, было удовлетворено. Я вспомнил его слова: «А всё-таки я Вас заберу в военную авиацию».

Во время разговора Сталин неизменно спокойно прохаживался по комнате, покуривая трубку. Я был поражён его спокойствием. Я видел

перед собой человека, который держался совершенно так же, как и в мирное время. А ведь время было очень тяжёлое. Враг был под Москвой в каких-нибудь 30 километрах, а местами - и ближе.

ФРОНТ

Я прибыл в 31-ю смешанную авиадивизию в тот же день и застал её в готовности к передислокации в Будово, большую деревню по Ленинградскому шоссе, недалеко от Торжка. Там была возможность хорошей маскировки как для бомбардировщиков Пе-2, так и для истребителей Як-1, которыми была укомплектована дивизия. Интенсивной боевой работы в тот момент не было, но боевые действия всё же продолжались. Противник был отброшен от Калинина к Ржеву.

Я прибыл к начальнику штаба ВВС Калининского фронта Николаю Павловичу Дагаеву и доложил о приёме и передислокации дивизии.

В Н.П.Дагаеве я нашёл образцового во всех отношениях военного человека. Теперь, по прошествии многих лет, многое изменилось. Но Николай Павлович всегда оставался образцом исполнительности, неиссякаемого трудолюбия, аккуратности, выдержки и поразительного внимания к людям. Вспоминается его маленькая красненькая записная книжечка. Она, видимо, помогала ему ничего не забывать. И он действительно никогда ничего не забывал, и красненькая книжечка существовала всегда при нём до последних дней его жизни. Но я не сомневаюсь, что Николай Павлович и без этой книжечки не забывал то, что нужно. Никаких слов у меня не хватит, чтобы описать все его достоинства. Это был человек удивительного обаяния, многогранно одарённый, любящий искусство, всё успевающий... Трудно преподнести читателю психологический портрет человека, в котором могли уживаться столь редко встречающиеся сочетания положительных качеств.

Познать человека, как известно, можно лишь после длительного общения с ним в различных условиях. С Дагаевым я познакомился на фронте, когда он, будучи начальником штаба ВВС Калининского фронта, ставил мне, как командиру авиадивизии, боевую задачу. После хорошо и точно выполненного задания он давал краткую положительную оценку. А дальше обязательно следовало: «Но...» и шло перечисление того, на что в следующий раз необходимо обратить внимание, чтобы выполнение было ещё лучше. И так всегда.

Но вернусь к своему появлению в дивизии. Я получил несколько заданий, которые плохо согласовывались с действиями других родов войск. Получалось, что мы работаем невпопад и не приносим такой пользы, какую могли бы принести при взаимодействии. Кроме того, в

дивизии не было ремонтных средств: матчасть выходила из строя, а возможности для её восстановления не было.

В дивизию я вызвал несколько лётчиков-испытателей из ЛИИ для приобретения боевого опыта. Среди них были истребители и бомбардировщики. Истребительным полком командовал А.Б.Юмашев, а бомбардировочным - Г.Ф.Байдуков.

В то время под Ржевом попал в окружение наш кавалерийский корпус. Он был в очень тяжёлом положении. Немцы его бомбили, а наши истребители ничем не могли ему помочь, так как не хватало радиуса действия. Командующий ВВС фронта требовал, чтобы мы посадили истребителей на рыхлый снег в расположении корпуса и действовали оттуда. Горючего там не было, механиков туда перебросить было нельзя. Да, кроме того, и взлетать со снежной целины, когда противник уже над головой, было бы поздно. Угроз и «обещаний» было предостаточно. Но толку, конечно, не вышло никакого. Юмашев с большим риском для себя проделал большую работу по организации помощи корпусу, но условия абсолютно не позволили достичь сколько-нибудь заметного эффекта.

Однажды Юмашеву пришлось возглавить группу из пяти лётчиков для доставки секретного пакета командиру кавалерийского корпуса. Лётчик Иванов должен был сесть на рыхлый снег, где его ожидали специальные люди. Самолёт был на лыжах, поэтому скорость его снизилась на 40 км/час по сравнению с обычным самолётом с убирающимся шасси. Иванов приземлился в тылу врага на неподготовленном аэродроме (точнее - просто на заснеженной поляне), передал этот пакет и принял от кавалеристов другой. Когда он взлетел, вся группа направилась на свой аэродром. Погода была плохая. На обратном пути их атаковали Ме-109. Один из наших лётчиков был сбит. Юмашев и остальные, в том числе и Иванов с пакетом, благополучно вернулись. Приказ был выполнен в тяжёлых условиях. Однако начальство «сверху» никак на это не среагировало. А случай, безусловно, заслуживал иной оценки. Позже командир кавалерийского корпуса был вывезен на По-2.

Помню, как на одну из разведок переднего края под Ржевом в компании истребителей - лётчиков-испытателей я летел с Б.С.Вахмистровым и был внезапно атакован немецким истребителем с очень, видимо, большой высоты, так как его никто не заметил. К счастью, у нас обошлось без потерь, а немец ушёл, пикируя...

За мою бытность командиром авиадивизии было два интересных эпизода.

Аэродром Будово был большим по размерам, с укатанными снежными дорожками. Однажды, возвращаясь с боевого задания, один из лётчиков-бомбардировщиков, обычно хорошо выполняющий боевые задания, зашёл на посадку и... вместо того, чтобы сесть на укатанную дорожку, обсаженную с двух сторон еловыми ветками, сел значительно

правее дорожки прямо в сугроб. Конечно, последовал «полный капот» (т.е. самолёт перевернулся). Ни сам лётчик, ни кто другой не мог объяснить причины такого «затмения» сознания. Есть только версии. Во время выполнения боевого задания его ведомый был сбит немецкой зениткой. Мне думается, что это и повлияло на ведущего. Я остановился на этом случае потому, что меня всегда интересовала психологическая сторона работы лётчика.

Второй интересный случай произошёл на этом же аэродроме. Истребители и бомбардировщики были выведены на линейку на краю аэродрома для выполнения боевого задания. Осталось ждать сигнала: «Все по самолётам!». Высота облачности была не более 200 метров. Я ехал на машине вдоль самолётов и вдруг увидел, как лётный состав, находящийся возле самолётов, с необычайной проворностью бросается под самолёты. Я остановил машину, открыл дверцу и увидел, как «Юнкерс-88» начинает разворачиваться над серединой аэродрома, собираясь обстрелять наши самолёты. Но в этот момент он получил с земли очередь из крупнокалиберного пулемёта. Видимо, пули попали в баллон с кислородом, так как «Юнкерс» взорвался и у него отвалился хвост. Самолёт беспорядочно упал с высоты 50 метров. Это был тот самый «Юнкерс-88», который как-то подбил наш По-2 в километрах тридцати от аэродрома. Все три члена экипажа «Юнкерса» погибли при падении самолёта. Пример самообладания пулемётчика!

Ещё один, курьёзный, случай. Один из наших штурмовиков летел с ремонтной базы в Калинин к себе в часть, расположенную на западе от Торжка. Когда он долетел до Торжка, то вместо того, чтобы лететь по дороге на запад, он перепутал дороги и полетел на Ржев, который в это время был занят немцами. Перелетев фронт, он вышел прямо на аэродром, расположенный прямо рядом с городом. Летел он на высоте всего 250-300 метров. Когда лётчик и штурман увидели, что на аэродроме стоят самолёты с фашистскими свастиками на крыльях, и немцы, как тараканы, прячутся под самолёты, они опомнились и развернулись, чтобы поскорее удрать домой. Никто не успел даже выстрелить по ним, и они, перелетев снова фронт, долетели до Торжка, разобрались в ориентировке и благополучно прилетели в свою часть.

Все эти случаи на фронте я описываю как воспоминания, а не разбор боевых действий.

Получив опыт в дивизии, я не был удовлетворён согласованностью действий между различными родами оружия, о чём я уже упоминал выше, и написал об этом Сталину. На другой день я получил приказание немедленно прибыть в Москву. По прибытии в Кремль (*13 февраля 1942 года.*), я доложил Сталину свои впечатления и соображения об организации и использовании авиации в боевой обстановке. Сталин выслушал меня и сказал:

– Вот что, у нас скоро будет командующим ВВС Новиков. Вы ему обо всём этом и доложите.

Он снял трубку телефона и сказал:

- Товарищ Новиков, к Вам сейчас зайдёт товарищ Громов. Вы его выслушайте внимательно и подготовьте приказ по этому поводу, а Громова назначьте командующим ВВС Калининского фронта.

О возражении не могло быть и речи!

* * *

С моим назначением совпала неудачная операция под Ржевом. Для участия в ней были подготовлены большие силы, но погода сыграла коварную роль. Утром при артиллерийской подготовке полил сильный дождь, не прекращавшийся несколько дней. Облачность была настолько низкой, что местами доходила до наземного тумана. Поэтому в первые дни авиация была лишена возможности эффективно работать. Артиллерия застряла в непролазной грязи. Наступление приостановилось. Вскоре наступило затишье, а за ним - новая подготовка к следующей операции. Начальником штаба ВВС фронта, а позже 3-ей воздушной армии был Н.П.Дагаев, о котором я уже говорил. Работать с ним было очень приятно.

После посещения штаба фронта с ежедневным докладом командующему фронту и получения от него указаний мы возвращались к себе в час или два ночи. В штаб фронта мы с Н.П.Дагаевым, а позже - с А.С.Прониным (*Пронин Александр Семёнович (1902-1974) - генерал-майор авиации.*), часто ездили верхом на лошадях в сопровождении своих адъютантов. Я страстно любил лошадей и эти «друзья» были у нас лучшим средством связи. Тряска на «Виллисе» не только не доставляла никакого удовольствия, но была, к тому же, и небезопасна, так как днём фашистские истребители «охотились» за такой «добычей». А ночью, когда приходилось зажигать фары, немцы осыпали нас осколочными бомбами. Летом, а особенно весной и осенью, когда дожди исключали всякую возможность ездить на «Виллисе» по дорогам, приходилось днём пользоваться По-2, за которым фашисты тоже охотились. Всё это я пережил сам. На лошадях же мы по бездорожью значительно сокращали путь. Не говоря уж о том удовольствии, которое доставляла верховая езда. Тем не менее, находились люди, считавшее этот вид транспорта «барством».

Оба мои начальника штаба - и Н.П.Дагаев, и А.С.Пронин очень любили и умели хорошо ездить верхом. Поэтому этот способ сообщения стал у нас основным. В обязанности сопровождавших нас адъютантов вменялась охрана, и их бдительность была на высоте. О своих адъютантах я напишу немного позже.

Вернувшись из штаба фронта, мы садились за стол в очень ограниченной компании приятных и интересных друг другу людей.

Кроме Николая Павловича, бывшего актёра, в общей трапезе принимали участие: начальник службы вооружения Боб Вахмистров, фанатически влюблённый во все виды оружия, поэт, известный своими стихами на авиационные темы всему авиационному миру; начальник оперативного отдела - скромный культурный человек, хорошо знающий литературу и неплохой чтец. Иногда компания этими людьми и ограничивалась. Это были часы так называемого отдыха: ночью, единственный раз в день мы говорили на все темы, кроме деловой. О литературе. О музыке. О вечно прекрасной природе, о лошадях, обо всём... Декламировали, читали... И расходились, восхищённые красками нового рассвета. И тогда, и сейчас в моей душе сохраняется самое светлое, самое тёплое чувство к Н.П.Дагаеву. Оно навсегда останется неизменным.

* * *

В одну из пауз между боевыми действиями к нам в армию «заглянул» Малый театр во главе с А.А.Остужевым, Аксёновым, Орди и другими актёрами. Они показали нам чудесный спектакль. А главное - мы прикоснулись к удивительному миру прекрасного. Ночью, сидя за нашим традиционным столиком, мы не только слушали своих дорогих гостей, но и сами читали им любимые произведения. Но самым незабываемым было выступление Остужева! Больной старый актёр встал в угол комнаты, сосредоточился и начал читать «Скупого рыцаря». Как он читал!... Вспоминаю, что этому предшествовала серьёзная подготовка в течение всего дня. Мы могли наблюдать, с каким напряжением и воодушевлением работал знаменитый актёр, вспоминая роль, чтобы порадовать своим творчеством небольшую группу ценителей-фронтовиков. Он долго ходил по лесу, бормоча текст, а вечером с огромной силой раскрыл перед нами образ пушкинского Скупого рыцаря.

Это был чудесный контраст между крошечным адом войны и кратким ощущением прекрасного для жаждущей, истомившейся по нему, души. Позже все участники бригады сфотографировались вместе и прислали мне фотографию с надписью: «Всегда с Вами». Спасибо нашему дорогому Малому театру и всем работникам искусства!

* * *

Следующая для меня операция началась под Великими Луками. Сопротивление немцев было сильным, но они уже неизбежно

отступали. Работать авиации в районе Великих Лук было очень тяжело: мало аэродромов. Во многих местах радиус действия самолётов ограничивал эффективность применения авиации.

В этот период было введено новшество. Оно выразилось в образовании корпусов, как более мощных соединений авиации. Новшество было, безусловно, перспективным. Его введению предшествовала специальная демонстрация под Москвой, на которой присутствовал весь Центральный Комитет партии. Я был вызван для наблюдения за этой демонстрацией. К.Е.Ворошилов поинтересовался моим мнением о нововведении. Я высказал ему своё одобрение. Но на Калининском фронте, при малом количестве аэродромов, причём удалённых друг от друга, взаимодействие корпусов очень затруднялось. А без взаимодействия их использование было неэффективно, рискованно, а иногда просто пагубно.

В период затишья меня перевели на Западный фронт, где я приступил к командованию 1-ой воздушной армией.

Здесь я встретил другого начальника штаба - моего горячо любимого Александра Семёновича Пронина! Это был отличный начальник штаба, прекрасный товарищ, обаятельный милый человек, беспредельно (не менее чем в военное дело) влюблённый в свою жену - Аллу Константиновну Тарасову (*Тарасова Алла Константиновна (1898-1973) - народная артистка СССР, известная актриса МХАТа.*). Чистотой души он покорило моё сердце. Но... он был отчаянным спорщиком. Эти «скандальные» споры возникали всегда, когда вопрос касался лошадей и их достоинств. Кончалось всегда тем, что он «умирал» от смеха, а я мысленно вынимал пистолет и стрелял в него в состоянии иступления из-за невозможности переубедить его. Конечно, мы оставались верными друзьями.

Наши взаимоотношения по существу углубились с той паузы в боевых действиях, которая застала нас в местечке Сырокорень. Эти волнующие дни мы всегда вспоминаем как отраду в минуту тяжёлых испытаний среди ада войны. В то время к нам на фронт приехал МХАТ. Пустой сарай превратился в театр с занавесом, на котором красовалась эмблема театра - Чайка.

Трудно передать чувства, обрушившиеся контрастом после военных дум и решений о боевых действиях, когда мы со сцены слышали: А.К.Тарасову; молодую, как сейчас помню, в бордовом бархате Калиновскую; А.П.Зуеву и многих других замечательных актёров МХАТа, с сияющими вдохновением глазами... Они вызывали бури, перевороты в душе, мысли о призвании человека на земле...

Во время этого затишья я, решив воспользоваться передышкой, провёл разбор деятельности французского полка «Нормандия», прикомандированного к 1-й воздушной армии. Для этого я вызвал к себе командный состав полка. В начале боевой деятельности, как я узнал, французы несли неоправданные потери. Летали же они

блестяще и виртуозно. Дрались безупречно храбро, никогда не считаясь с численностью вражеских сил. Однако они вели войну в воздухе в том джентльменском стиле, который существовал в первую мировую войну: бросали письма с малой высоты на аэродромы противника с вызовом на «дуэль» в воздухе и т.д. Немцы же встречали их зенитным огнём и нападали организованно превосходящими силами. Нужно было в корне изменить их методы и способы ведения войны в воздухе. Взаимодействие и организованность должны были стать во главу угла. Тактика и организация были для них новыми. Этот разбор вскоре дал положительные результаты. «Нормандцы» стали воевать эффективно и отлично. Некоторым из них было присвоено звание Героев Советского Союза.

В 1945 году французское правительство наградило меня высшим французским орденом - Командорским орденом Почётного Легиона. Интересна история возникновения этого ордена. Орден был учреждён Наполеоном и имел три степени: солдатский орден Почётного Легиона, офицерский и командорский (для высшего воинского состава). Традиция требовала, чтобы все французы в общественном месте тотчас же вставали при входе туда кавалера этого ордена. Не знаю, сохранилась ли эта традиция сейчас. Надо признать, это был достойный знак наивысшего уважения к награждённому. Материально награждённый обеспечивался до конца своих дней. Его дети имели право поступать в высшие учебные заведения без экзаменов.

А как не вспомнить приезд в 1-ю воздушную армию фронтовой бригады артистов цыганского театра «Ромэн». Я всегда любил цыганские песни и пляски - зажигательные, жизнерадостные. А началась эта любовь ещё с той поры, когда вся Москва знала, что в Петровском парке живут лётчики и цыгане. Поэтому с такой радостью восприняли мы их приезд. Вообще, люди искусства делали огромное дело, приезжая на фронт, подвергаясь опасности попасть под бомбёжку или обстрел. Петь, плясать, играть зачастую под аккомпанемент летящих немецких самолётов. Но какой же эмоциональный подъём возникал в нас, людях, ради которых они совершали свой подвиг, после их выступлений. С военных лет у меня сохранились дружеские отношения со многими цыганами из театра «Ромэн». Особенно я преклонялся перед искусством тогда уже очень пожилой Христофоровой, удивительной певицей своего жанра; перед Радой и Николаем Волшаниновыми и другими. Я считаю, что за одно только исполнение «Не уходи ты, мой голубчик» и «Я ехала домой» Раде можно было бы сразу присвоить звание народной артистки СССР. С таким мастерством и чувством она пела! Каждое послевоенное посещение театра «Ромэн» было большим праздником для нас с женой.

С цыганами у меня в памяти связан и такой забавный эпизод. Зимой 1925-1926 года я узнал, что назначен в перелёт по Европе, который должен был состояться в августе 1926 года. Весной этого года, в

тёплый майский воскресный (выходной для меня) день, я со своими знакомыми - мужем и женой - гулял в Сокольниках, на природе. Было сравнительнолюдно, у всех - праздничное настроение. Я был, как всегда в то время, одет в военную форму. Вдруг к нам подошла цыганка. Остановилась, посмотрела на меня и говорит: «Счастливый ты, скоро за границу поедешь. Давай погадаю!». Военная форма не позволила мне удовлетворить её просьбу. Да и в то время к слову «счастье» я относился небрежно, так же как и к своей будущей судьбе. Молодость есть молодость. Теперь я бы задал этой цыганке вопрос: как она понимает слово «счастье»? И сам задумался бы...

* * *

Авиация 1-й воздушной армии работала главным образом (как и всегда в наступательных операциях) по обеспечению разгрома переднего края противника и действовала довольно успешно, особенно при Спас-Деменской операции. Командование признало отличное применение и действия нашей армии в этой операции. Я был награждён орденом Суворова 2-й степени.

Но были и неприятные моменты, омрачавшие настроение, как говорится, «в бочку мёда попала ложка дёгтя». В этой наступательной операции бомбардировочный корпус генерала Ушакова, приданный для усиления удара с воздуха, одним из своих соединений нанёс удар по своей территории. Причём под бомбёжку угодили заместитель командующего фронтом и мой заместитель. К счастью, всё обошлось благополучно, но несколько испортило общую картину действий авиации.

Одну операцию я вспоминаю с особо большим удовлетворением, как свой творческий успех. Началась наша наступательная операция по взятию Смоленска. После артиллерийской подготовки наши войска двинулись в наступление в направлении южнее Смоленска, чтобы обойти его с целью окружения. Но немцы стали сильно мешать продвижению наших войск своей бомбардировочной авиацией. Особенно мешали пикирующие бомбардировщики «Юнкерсы-87». Воздушной разведкой было установлено, что эти бомбардировщики сосредоточены на большом аэродроме размером 3 на 3 километра в Боровском, расположенном южнее Смоленска, возле железной дороги.

Я обратил внимание, что немцы прилетают утром, днём и вечером, а ровно в 13 часов они обедают по установленной традиции. Воздушная разведка это подтвердила. Эта традиция натолкнула меня на мысль произвести внезапный удар по немецкому аэродрому именно во время обеда.

Аэродром Боровское был далеко, и наши штурмовики слетать туда для нанесения удара не могли, не говоря уж об истребителях. Поэтому я решил нанести удар гвардейской бомбардировочной дивизией генерала Андреева, самолётами Пе-2 и ровно в 13 часов 10 минут, т.е. в самый разгар обеда.

Для более успешного выполнения задачи я решил применить следующий тактический приём: вся дивизия должна была пройти мимо неприятельского аэродрома в нескольких километрах, а затем, развернувшись, напасть на аэродром с тыла, как бы возвращаясь к себе домой после задания. В этом случае противник мог подумать, раз они возвращаются, то бомбы уже сброшены и опасности не может быть. В этом состояла вся «соль» успеха. Наши самолёты несли главным образом осколочные и зажигательные бомбы для уничтожения самолётов противника и немного фугасных бомб для разрушения построек.

Бомбардировка была исключительно удачной. Все наши самолёты благополучно вернулись домой, ни один не был даже подбит. Зенитки начали стрелять лишь по самым последним самолётам, но безрезультатно. Снимок, сделанный с головного самолёта, показывал, что на аэродроме масса самолётов противника, обступив бензозаправщики, заправляется горючим; а снимок с последнего самолёта представил картину полного хаоса на аэродроме: горели постройки, бензозаправщики, некоторые из которых были перевернуты вверх колёсами, горели разбросанные в беспорядке самолёты.

После этого нашего удара с воздуха наши войска быстро обошли Смоленск. Через четыре дня мы ходили по этому аэродрому. Одна из фугасных бомб угодила в столовую, где было убито более 100 человек лётного состава. Немцы три дня хоронили убитых. Об их боевых вылетах не могло быть и речи. Внезапное нападение с тыла было для немцев неожиданным. Психологический этюд удался полностью.

Во время операции на Курской дуге, когда наши войска готовились нанести удар с северного фланга, в направлении на Брянск, наша авиация снова успешно работала по переднему краю противника, помогая наземным войскам продвигаться вперёд. Здесь мне выпало удовольствие познакомиться с удивительным человеком, незабываемо колоритной фигурой, лихим кавалеристом генерал-лейтенантом В.В.Крюковым. Его гвардейский конный корпус действовал очень активно и двигался, часто опережая технические войска, которые застревали в нашем чернозёме. Этот человек вообще не ведал страха, попадая со своими конниками в очень тяжёлые положения. К сожалению, ныне Герой Советского Союза Владимир Викторович Крюков вместе со своей женой, прославленной и любимой всеми Лидией Андреевной Руслановой (*Русланова Лидия Андреевна (1900-1973) - певица, прославившаяся исполнением русских народных песен.*) покоится на Новодевичьем кладбище.

На Западном фронте я познакомился ещё с одним удивительным человеком - И.А.Леоновым, грезившим авиацией и просто не мыслящим себя не лётчиком. Паренёк из Орловской области, из небольшой деревушки, затерянной в лесу, совершил во время войны подвиг, равного которому нет в мире. Если страсть и увлечённость присущи человеку с большим характером, он преодолевает все преграды, стоящие на пути к осуществлению его мечты. Именно таков Иван Антонович Леонов.

Он пришёл ко мне на приём во фронтовой штаб 1-й воздушной армии после тяжёлого ранения, результатом которого была ампутация до плеча левой руки. Пришёл просить разрешения на полёты (это - без руки-то!), хотя был, естественно, признан негодным к лётной работе вообще.

Но у молодого лейтенанта была такая мольба выслушать его и помочь ему, что я помог ему, хорошо понимая, что такова психология настоящего лётчика - он не может, пока живёт на земле, отказаться от мечты снова подняться в воздух. Тем более в то время, во время войны, когда все стремились внести свой посильный вклад в дело разгрома фашизма. Я спросил его, как он мыслит себе управление рычагом газа на самолёте без руки. Он очень основательно объяснил мне, что придумал специальное приспособление - дюралевый протез на левое плечо. Достаточно было небольшого движения плеча, и протез перемещал рычаг управления газом на необходимую величину. Так Леонов решил трудную проблему управления самолётом лётчиком с одной рукой.

Леонов летал на По-2 в эскадрильи связи 1-й воздушной армии. Летал хорошо, выполнял все задания, как ни сложны они были. Получил ещё одно боевое ранение (в ногу), но вновь вернулся в строй.

Вот что значит настоящий герой (*16 февраля 1995 года И.А.Леонову присвоено звание Героя Российской Федерации.*), настоящий лётчик и мужчина. После войны мы встречались много раз. Он приезжал в Москву из Тулы, где сейчас живёт. И всегда он производит впечатление основательного, с большим сердцем Человека. Поразительна и его послевоенная биография. Не всякий здоровый человек возьмёт на себя обязанность быть отцом большого семейства. А Иван Антонович усыновил четверых детей, да и своих у него двое. И работу искал не полегче, а потруднее - и опять связанную с детьми, с молодёжью. Молодец! Я восхищаюсь его умением и стремлением преодолевать самое трудное в жизни, быть победителем.

* * *

Самое неприятное в воспоминаниях о пребывании на фронте - это встречи с командующим фронтом и с командующим ВВС. Последний (имеется в виду А.А.Новиков.) явно побаивался моей конкуренции, причём совершенно напрасно, так как я не был склонен к карьере, а наоборот - не знал, как от неё избавиться. Но пока шла война, думать об этом было нечего. Не любило меня начальство, особенно А.А.Новиков, ещё, видимо, и из-за того, что я во всех трудных случаях обращался прямо к И.В.Сталину. А Сталин меня хорошо знал, как человека объективного, честного, точного и исполняющего всё до конца безупречно. Он относился ко мне с доверием и уважением. Но при этом я никогда не был «голенищником». Сталин это хорошо знал и поэтому относился с уважением, всегда обращался ко мне на «Вы». Но на фронте, как и в мирное время, во многих случаях я обходился без наград, не особенно обращая на них внимание, хотя, признаюсь без излишней скромности, явно был их достоин. Но люди есть люди. Я горжусь не орденами, а своими делами. Это для меня всегда было и остаётся лучшей наградой, обоснованной объективно, не по докладам чиновных людей. Я люблю свой народ, а он любит меня. Эту радость я вкусил и более чем удовлетворён.

* * *

Будучи уже заместителем командующего ВВС по боевой подготовке фронтовой авиации, я получил приказ немедленно принять меры по прекращению катастроф на самолётах «Аэрокобра». Лётчики, попадая на них в перевёрнутый штопор, погибали.

Я собрал в НИИ ВВС инспекторов по технике пилотирования всех полков, укомплектованных «Аэрокобрами». Туда же были доставлены несколько «Аэрокобр». В этом высоконаучном учреждении ВВС надо мной стали подсмеиваться:

- Придётся, товарищ генерал, собрать автомашины с сетками, чтобы помочь падающим!

- Поживём - увидим, - ответил я.

Каждая «Аэрокобра», предоставленная для полётов, была тщательно проверена и загружена военным снаряжением (в смысле его веса и размещения) в точности по американской инструкции.

Затем я собрал всех инспекторов в классе и прочёл им лекцию. Её содержание было весьма простым и доходчивым. Во-первых, говорил я, как лётчику определить, в каком он штопоре - простом или перевёрнутом? А очень просто: если самолёт вошёл в штопор, то первое, на что надо обратить внимание, это - висишь ты на ремнях или тебя прижимает к сидению. В первом случае ты в перевёрнутом штопоре, а во втором - в обычном.

Во-вторых, как нужно действовать, чтобы прекратить вращение самолёта? Если штопор перевёрнутый, т.е. ты висишь на ремнях, то следует «дать» ногу, противоположную вращению самолёта. Через несколько секунд (т.е. через полтора витка) нужно взять ручку НА СЕБЯ. А в обычном штопоре сначала «дают» ногу, противоположную вращению самолёта, а через полтора витка дают ручку ОТ СЕБЯ. Вращение и в том, и в другом случае прекращается, а самолёт выводится из пикирования.

После этого мною были объяснены способы выполнения всех фигур высшего пилотажа. Далее последовало практическое выполнение всеми без исключения инспекторами всех фигур высшего пилотажа и в конце - выполнение обычного штопора. Я предупредил, что если у кого-то произойдёт случайный срыв в перевёрнутый штопор, то действовать надо так, как я рассказал.

Все инспектора проделали весь высший пилотаж. Только один из них сорвался в перевёрнутый штопор при выполнении петли, но действовал правильно, вышел из штопора и, ликующий, доложил: «Спасибо, товарищ генерал, за указания. Всё в порядке, я цел!». Этот случай особенно хорошо подтвердил возможность надёжно летать на «Аэрокобрах» и, главное, вселил уверенность в остальных лётчиков. Комментарии, как говорится, излишни. Те, кто подсмеивался надо мной, «поджали хвост». Я только не мог понять, почему это было поручено мне, когда есть высшее научное учреждение Военно-воздушных сил - Научно-испытательный институт. Это, конечно, было одной из выхонок А.А.Новикова. Вопрос никто не мог решить, даже научное учреждение, авось Громов решит - он же профессор, к тому же по специальности «Техническая эксплуатация самолётов и моторов». Одобрения этой моей работы не помню.

Этот случай с «Аэрокобрами» напомнил мне другой похожий случай, произошедший уже после войны, когда я служил в Дальней авиации. Главный маршал авиации А.Е.Голованов решил организовать в Дальней авиации воинскую часть из истребителей. Выполнение этой задачи он возложил на меня. Необходимо было переучить лётчиков - с тем, чтобы они могли летать на «Яках». Это переучивание происходило на аэродроме недалеко от Саратова, чуть вверх по Волге. Весь состав переучивающихся сначала прослушал мои установки, которые необходимо учитывать при вылете на самолёте другой конструкции. Особенно пришлось предупредить о расчёте захода на посадку молодых лётчиков. У них, как правило, ещё не было привычки к вариативности изменений условий, зависящих от силы ветра, и поэтому правильно рассчитать заход на посадку они не могут. Предупреждение заключалось в том, как исправить этот пробел, т.е. не смущаясь и не волнуясь просто уйти на следующий заход. Эта беседа помогла одному из молодых лётчиков, который приземлился точно только с четвёртого раза. Всё переучивание прошло без единой поломки. Чтобы никто из

истребителей не потерял ориентировки при перелёте в свою часть, Голованов распорядился предоставить опытные экипажи на многоместных самолётах в качестве ведущих. Все перелетели благополучно. Я был вполне удовлетворён своей работой. Педагогика - эта работа мне по душе.

* * *

Я не буду больше описывать отдельные эпизоды, связанные с Великой Отечественной войной. О Великой Отечественной войне написано достаточно много книг, как военными теоретиками, так и участниками войны, с разбором различных операций. Героика, искусство владения оружием, преданность бойцов нашей Родине, самоотверженность, доходившая до крайних пределов - до сознательного самопожертвования, проявленные советскими воинами ради достижения победы над врагом - убедительны и достойны преклонения. Но невозможно обойти молчанием соображения о смысле войны, её целях и причинах возникновения, её окончании.

Именно в Европе возникла идея фашизма. Чем отличался период распространения бредовых мыслей Гитлера от тех времён, когда народы одной нации нападали на другие: убивали, сжигали, уничтожали всё на своём пути, и в первую очередь, людей - их жилища, их средства к существованию, их культуру? Сталин просчитался, дав согласие Гитлеру «не трогать его», пока он разгромит Европу. Думал, что потом он ослабеет и не сможет напасть на нашу страну, и что СССР выиграет время. Хуже - Сталин поверил в то, что Гитлер не нападёт на нас. Его величайшая ошибка очень дорого обошлась советскому народу. Но при, казалось бы, невообразимо-сложной и труднейшей обстановке, победа оказалась на стороне благороднейших идей. Они не могли не восторжествовать. У Гитлера в руках была вся Европа - Рур, Донбасс; уйма рабочих рук, тотальная мобилизация, союзники. СССР сумел передислоцировать весьма многое из промышленности, дать новую технику, как авиационную, так и наземную, в фантастически короткие сроки, и авантюра Гитлера потерпела крах. Наши «союзники» открыли «второй фронт» лишь тогда, когда можно было «загрести жар чужими руками». Да и то чуть не опоздали. А когда невиданная в мире война кончилась, то, увы, идея агрессии так и не была устранена.

В самом духовном облике фашизма нет ни капли благородства и человечности. Вспомним историю. Ещё в 1812 году Наполеон приказал поставить памятник... русскому солдату, чтобы все помнили, как нужно защищать свою Родину. Этот солдат из маленькой группы русских остался один, окружённый французами. Они кричали ему: «Храбрый

русский, сдавайся!». «Нет, не сдамся» - был ответ солдата. Расстреляв все патроны, он отбивался штыком, но сила победила силу.

Пётр I разбил шведов под Полтавой. Забранных в плен генералов он усадил за стол «пиршества победы». И «за учителей своих заздравный кубок поднимал». Вот ещё когда всплывали черты проявления человеческих чувств. А теперь - фашисты девочку (!) заставили ходить по снегу босиком в одной нижней рубашке и казнили позорной смертью - повешеньем! И это за героическую защиту лучшей идеи в мире, за защиту своей Родины.

* * *

После окончания войны, в ВВС долго шла настройка на новые задачи. Настолько долго, что в этом пришлось разбираться специальной комиссией. Она поставила все точки над «i», после чего наметилось перспективное направление в работе. Период затишья в ВВС я использовал для написания небольшой книжки, темой которой стал опыт моей работы над совершенствованием своей психической деятельности *(она содержится в данном издании.)*. В это время я был назначен в Дальнюю авиацию, к Главному маршалу авиации А.Е.Голованову, на должность его заместителя по боевой подготовке, где и проработал несколько лет. В этот период в Дальней авиации не могло развернуться творчество. А.И.Шахурин (в то время нарком авиационной промышленности) мог бы вспомнить, как я его убеждал во время кратких посещений с фронта, что нужно строить дальние стратегические бомбардировщики, ибо мы можем оказаться в тяжёлом положении. Но голос мой был «гласом вопиющего в пустыне». Да это и понятно! Ведь нашей авиацией командовали либо кавалеристы, либо наземные военные специалисты. Светлым лицом был Главный маршал авиации А.Е.Голованов - инициативный, умный, талантливый человек, который хоть и на устаревших самолётах, но сумел организовать Дальнюю авиацию. Увы, впоследствии Правительство неожиданно решило подчинить Дальнюю авиацию Командующему ВВС. Голованов категорически протестовал. В то время Дальнюю авиацию, конечно, целесообразнее было бы оставить в подчинении Ставки Верховного Главнокомандования. Как показала война (да и учитывая просторы нашей Отчизны), концентрация сил, в том числе и воздушных, и подчинение их Ставке, во всех случаях было решительно оправдано на практике. Я не берусь углубляться в специфику этой темы, но хочу высказать несколько своих мыслей по применению нашей авиации на войне.

Авиация - это такой вид оружия, в котором особенно большую роль играет **качество**, а не количество. Это относится и к технике, и к

выучке людей. Авиация сильна своей **подвижностью**, способностью к быстрому изменению нацеливания и способов поражения. Применение авиации выражалось главным образом в её использовании в «работе по переднему краю». А это играло большую моральную роль не только в воздействии на противника, но и наши войска. Дальность полёта, радиус действия наших бомбардировщиков и штурмовиков не позволяли использовать их **в полной мере** по другим важным объектам, например, для нанесения ударов по аэродромам противника в желаемом масштабе, по промышленным центрам, скоплениям военной техники в тылу и т.п. Фашисты держали свою авиацию, особенно бомбардировочную, большими соединениями на аэроузлах, сильно защищённых зенитной артиллерией, иногда прикрытыми и истребителями. Они могли себе это позволить, так как дальность их бомбардировщиков превосходила дальность Пе-2. Наш отличный бомбардировщик Ту-2 по неизвестным мне причинам появился на фронте лишь в самом конце войны. Хотя ко мне на Калининский фронт 2 самолёта Ту-2 были присланы для пробного боевого испытания ещё в 1942 году. После их применения в боевой обстановке я дал оценку о них, как о самолётах значительно более перспективных по сравнению Пе-2 и по скорости, и по бомбовой нагрузке, и по лётным качествам. Я сам летал на Ту-2 с большим удовольствием. Характеристику этого самолёта я предоставил начальству, в том числе и А.И.Шахурину. И замена в производстве «Ту-вторых» «Яками-7» было неправильным. Эта крупная ошибка объяснялась, очевидно, доверием авторитетам, а не знатокам.

Пе-2 был с недостатком: его посадочный угол был немного больше, чем критический угол атаки крыла. Поэтому посадка не могла производиться точно на три точки. В последний момент приземления самолёт раньше времени «проваливался». В воздухе он был устойчив и хорошо управляем.

Наши самолёты, как правило, на земле маскировались малыми группами, со слабой зенитной охраной. Но надо отдать должное: такой способ был хорош и правилен, при налёте противника наши потери были ничтожны.

И ещё: у нас важным считалась массовость, в противовес качеству. А это являлось показателем слабости нашей авиационной культуры. Наши лётчики, особенно истребители, прибывали на фронт как пополнение, имея иногда всего 8-10 часов налёта на боевых самолётах. Как говорили командиры полков, такие истребители «кроме капота мотора перед собой, ничего и не видели». Потери из-за этого у нас, как людские, так и самолётные, были очень большие, а главное - неоправданные. Вот к чему приводила концепция: количество, а не качество. Промышленность в трудных условиях производила огромное количество техники, которая терялась попусту благодаря

неподготовленности молодых лётчиков. Что же это - неверие в способность подготовки качественных лётчиков?

Я не могу упрекнуть себя в том, что я не высказывал (причём неоднократно) своего мнения по поводу возможного и нужного улучшения качества подготовки лётчиков для фронта.

Сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков тоже решалось у нас неправильно. В этих случаях защита была совершенно неэффективна, так как наши истребители шли на скорости, равной скорости бомбардировщиков. На такой пониженной скорости они сами бывали жертвой нападения: не имея скорости, они не имели своей основной силы - скорости и манёвра. Необходимо было значительное многоярусное превышение высоты (когда они шли в два слоя на разных высотах). В таких случаях истребители противника не могли атаковать наши бомбардировщики, не будучи атакованными нашими истребителями, которые с высоты могли быстро набрать любую скорость и пресечь атаку противника.

Немцы летали в истребительной авиации всегда парами, она была их основной тактической единицей. Летали они всегда, держа скорость на 9/10 мощности мотора. При этих условиях догнать их истребители можно было только при условии нахождения нашего истребителя на высоте, причём значительно большей, чем у противника. Кроме того, пара обладала большей манёвренностью. Ведущий в паре, летящий на 9/10 мощности мотора, имеет возможность спокойно искать цель: его основное внимание обращено именно на это. У него нет опасности быть атакованным сзади. Ведомый, идущий сзади следом, наблюдает только за верхней полусферой, так как ни сбоку, ни сзади догнать его нельзя.

У нас же наименьшей тактической единицей у истребителей было 3 самолёта. Эта тактическая единица лишала их манёвренности. Этот парадный строй на фронте - порочен. Пара сильнее и манёвренностью, и целенаправленностью внимания.

Легко рассчитать, что десятикилометрового расстояния от противника достаточно, чтобы лететь 100 километров и быть недостижимым, если противник, находясь на той же высоте, будет гнаться на полной мощности (разумеется, при условии, что максимальные скорости у нападающего и атакуемого примерно равны). В действительности, так оно и было. Как-то прилетев на аэродром, где базировалась Ла-5, я оказался свидетелем интересного эпизода. В тот момент, когда над нашим аэродромом пролетал разведчик «Юнкерс-88», взлетел Ла-5 и с набором высоты пошёл в сторону фронта. Вскоре на высоте примерно 2000 метров над нашими головами вновь появился «Юнкерс». Очевидно, он успел заснять наш аэродром и тоже повернул к фронту с набором высоты (видимо, увидев Ла-5). До фронта было 25 километров. Вскоре вернулся Ла-5. Командир полка задал ему вопрос: «Ну что, догнал?». Ответ: «Никак нет. Я дошёл до 6000 метров, когда

был уже далеко за линией фронта. А он поднялся ещё выше, и я понял, что уже не поймаю его».

Хочется ещё добавить, что Як-1 не мог противостоять Me-109. Лишь появление Як-3 дало возможность успешно противоборствовать «Мессерам». Это убедительно доказали «Нормандцы» и многие наши лётчики. Между прочим, самолёт Як-3 был настолько хорош, что я задумал показать его на одном из праздников Дня авиации во всём своём блеске, и это было разрешено. Идея заключалась в следующем: на трёх самолётах три самых лучших лётчика, на которых мы с А.Б.Юмашевым остановились в своём выборе, выполнили весь высший пилотаж группой в парадном строю (гуськом) на расстоянии двух метров друг от друга. Взлетели они одновременно и сохраняли во время полёта расстояние между самолётами до баснословной точности. При выполнении фигур высшего пилотажа особенно эффектно выглядел иммельман. Вместе они и приземлились. Командиры истребительных соединений, такие как Е.Я.Савицкий, выразили полное удовлетворение, отдав должное виртуозности лётчиков и качествам самолёта. К моему, более чем великому, сожалению, я не помню фамилий тех замечательных и выдающихся виртуозов пилотирования.

Одним из крупнейших недостатков было отсутствие «школы» обучения умению летать в облаках. Существовавшая в то время Рязанская школа слепых полётов была каплей в море - фронт её не ощущал. Главный маршал авиации А.Е.Голованов, один из крупных авиационных руководителей-лётчиков, отлично понимал необходимость в создании таких школ. Это давало громадные возможности для разведки и боевых действий ночью, а также для снайперских полётов днём в плохих метеоусловиях. А то получалось, что разведка - глаза армии - в плохую погоду не могла летать!

* * *

Заканчивая тему войны, не могу не повторить: терпеть не могу заставлять людей что-то делать, предпочитая убеждение. Вспоминаю, что как-то после доклада командующему фронтом Маршалу Советского Союза И.С.Коневу (не помню, по какому случаю), он мне сказал: «Громов! Да ты ведь не военный!». Я чуть было не «выпалил» ему, что я горжусь этим (имея в виду армейский стиль отношений), но удержался (к счастью) и сказал: «Если бы не «коричневая чума», так я и не воевал бы».

Ясно, что для удержания политических убеждений (по-разному обоснованных) необходима профессиональная военная организация. Пока существует эта политическая разногласица, до тех пор будет необходима и военная профессия. Она патологична для человечества,

как и сама война. С моей точки зрения, это - человеческое несчастье. Лучшие творческие умы тратят энергию в любом государстве в первую очередь на изобретение наилучшего способа массового уничтожения своего противника и разрушения лучшего, что создал человек. И народ отдаёт массу своего труда и своих достижений на поддержание политических идей своего государства. Общечеловеческое несчастье! Война с её муками, страданиями, потерей людей - патологическое явление для человечества, недостойное высокого звания Человека. А пока военная профессия необходима. И наша страна, не забывшая ещё ужасов прежней войны, страна мирных людей вынуждена думать о защите своих границ и своих завоеваний, и поэтому укреплять свою обороноспособность.

Чтобы понять точнее и правильное состояние моего душевного настроя в то время, приведу одно из выступлений на моём 70-лети, которое лучше всего характеризует меня как человека, не любящего управлять людьми.

Это было выступление Александра Семёновича Пронина, моего любимого «Пронички». Привожу его выступление сокращённо. Он начал так:

- Когда мы услышали, что к нам будет назначен командующим Громов, то мы были обрадованы, так как знали его как очень доброго человека (а добрые люди, к слову сказать, не всегда бывают хорошими администраторами. - Примечание М.М.Громова). Мы не ошиблись. За всё время его командования не было ни одного наказания никому. Только в двух случаях были сделаны внушения в виде резолюций на шифровках.

В первом случае командир одного авиакорпуса жаловался в шифровке на заместителя командующего по техническому обеспечению. Дело в том, что у них не расчищались вовремя взлётные дорожки из-за того, что им присылали плохую технику. Резолюция командующего своему заместителю на шифровке: «Уста мои молчат в тоске немой и жгучей: я не могу, мне тяжело говорить». Эффект был поразительный: больше жалоб не поступало.

А дальше дело было так: мой заместитель по техобеспечению позвонил начальнику штаба и спросил:

- Что же это командующий, не мог меня выругать, как полагается? Зачем же стихи писать?!

Пронин на это ответил:

- Вот он их и пишет, потому что разговаривать об этом не может. А значит и не желает.

Другой случай, который вспомнил А.С.Пронин:

- Штурманская служба, возглавляемая главным штурманом воздушной армии, была подчинена командующему. Но правильное было, конечно, подчинить её начальнику штаба воздушной армии. Этому мнению придерживался и Михаил Михайлович, об этом не раз был разговор и выше. Наконец пришла шифровка от командующего ВВС о

переподчинении штурмана воздушной армии: теперь он уже подчинялся не командующему, а начальнику штаба воздушной армии. Резолюция командующего воздушной армии гласила: «Была без радости любовь, разлука будет без печали».

Те, кто меня знает, поймёт, что такие резолюции явились результатом моего душевного состояния.

ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ

В 1947 году мне выпала честь быть военным представителем в правительственной делегации, приглашённой в Англию. Делегацию возглавлял В.В.Кузнецов (*Кузнецов Василий Васильевич (1901-1990) - государственный деятель, в 1947 году - председатель ВЦСПС.*), его заместителем был М.А.Суслов (*Суслов Михаил Андреевич (1902-1982) - государственный деятель, в 1947 году - секретарь ЦК КПСС.*). В состав делегации входили представители различных профессий: писатели - К.М.Симонов, Баженов; учёные и др.

В.В.Кузнецов произвёл на меня впечатление человека железной воли, с государственным мышлением, требовательного, и вместе с тем доступного и простого. Он отлично владел английским языком, был немногословен, с большой выдержкой.

В Англии нам была предложена разнообразная программа для ознакомления с гражданской и военной деятельностью страны. Во всём, что нам показывали (за исключением музеев), ясно проглядывались традиции. Например, нам была показана школа подготовки авиационных специалистов. Она представляла собой ряд зданий, довольно длинных, в каждом из которых изучались различные специальности. Процесс обучения каждой специальности везде одинаков. Метод неплохой: для каждой специальности - отдельное здание, классы со столиками для записей и много наглядных пособий. Пособия сделаны блестяще, и в натуральном виде, и в разрезе, сделаны и отдельные детали. Например, «моторное» здание: обучение начиналось с изучения принципов работы самого мотора. Во всех подробностях раскрывался процесс работы различных его деталей в разрезе. Сначала показаны моторы устаревших конструкций, затем их техническое совершенствование. Заканчивалась эта своего рода техническая выставка самыми последними образцами моторов. Такой метод обучения использовался и в освоении самолётного вооружения, приборостроения и т.д.

После этого нам было показано общежитие курсантов. Чистота, порядок. Ничего лишнего. Курсанты, окончившие это учебное

заведение, должны были отслужить в армии определённый срок (до 28 лет) и только после этого могли перейти на гражданскую работу.

Но самое интересное и поразившее нас, пожалуй, больше всего - это традиция, связанная с началом обучения. Наша делегация стояла на большом школьном плацу. Вдруг раздался барабанный бой. Затем, выводя рулады, начал трубить в свою медную трубу трубач. Сзади шёл взвод курсантов, впереди которого два курсанта торжественно вели... козла. Весь взвод вышел на плац и развернулся в две шеренги. Козёл стоял рядом. Затем пропели молитву, и взвод в том же порядке удалился.

Показывалась нам и боевая подготовка войск, конечно, в минимальных масштабах. Например, войска прибывают на спецмашинах, солдаты на ходу соскакивают с них, мгновенно ложатся, а затем все разом быстро атакуют здание в несколько этажей с захватом этого здания. Танковая атака была показана нам с применением напалма.

На одном из аэродромов, причём в очень плохую погоду (облачность 100 метров высотой), нам продемонстрировали (только в воздухе) новые самолёты и вертолёты. Последние изощрялись во всех видах манёвренности.

Показ морского флота начался с того, что мы ознакомились с хранящимся в отличном состоянии кораблём, на котором был ранен и умер национальный герой Англии адмирал Нельсон (*Нельсон Горацио (1758-1805) - английский флотоводец, вице-адмирал, смертельно ранен в бою при Трафальгаре.*). Там, где он упал после ранения, находится мемориальная металлическая доска на полу. В трюме - солома. На такой же соломе он лежал после ранения. Рядом - вечно горящий фонарь красного цвета, точная копия того, который горел при смерти адмирала. Затем мы осмотрели старый учебный корабль, который, конечно, никакого особого интереса у нас не вызвал. А вот современных кораблей нам так и не показали, так как там, где они стояли, был, по словам англичан, шторм. Мы улыбнулись: от нас до кораблей - не более 6-7 километров, погода же была совершенно тихая.

В развлекательную программу было включено посещение ипподрома, на котором в тот день разыгрывался ливерпульский стипль-чейз, который считается самым трудным и головоломным из всех существующих стипль-чейзов (скачек с препятствиями) и вообще из всех видов конного спорта. Так как я особый любитель конного спорта, то мне англичане предоставили верховую лошадь, на которой я объехал перед началом стипль-чейза всё скаковое поле и осмотрел препятствия. Некоторые из них произвели на меня громадное впечатление, особенно так называемый «Бичерс Брук» - засека высотой полтора метра, за которой находится двухметровая пологая яма с водой. За этой канавой - продолжение скакового поля, уровень которого был значительно ниже подхода к препятствию.

В начале скачки по зелёному полю в две шеренги перед сеткой выстроились лошади с жокеями, одетыми в самые разнообразные цвета. Картина была потрясающе красива. На старте было около 40 лошадей. Но вот сетка взвилась, и разноцветная лавина, смешавшись в большую группу, поплыла по противоположной стороне ипподрома. Уже на втором препятствии замелькали падающие лошади и жокеи. Чем дальше, тем больше растягивались всадники, и их число редело, так как, то и дело кто-то падал на препятствиях. И кто же выиграл?! Лошадь по кличке «Рашен Хироу» (Русский герой)! Мы улыбались...

На банкетах существовал такой порядок: ответный тост должен был произносить тот из нас, кто представлял профессию, в честь которой давался приём. Помню, на приёме у министра авиации пришлось выступать мне. Министр задержался на несколько минут и поэтому начал свою речь с погоды, которая до сих пор является препятствием, нарушающим точность. Кроме того, в оправдание авиации, он упомянул страшную снежную бурю, которая не только в воздухе, но и на земле причинила в том году много бедствий Англии. Мне ничего не оставалось, как построить свою ответную речь из ответных благодарностей за внимание, но, кроме того, добавить, что погода всегда обычно перемещается с запада на восток, и поэтому «мы ждём и, надеюсь, имеем основание ожидать потепление и улучшение погоды, идущей к нам с Запада». «О, вэри гуд спич!» - слышались голоса и аплодисменты, к нашему общему удовольствию.

В один из дней нас пригласили посетить У.Черчилля (*Черчилль Уинстон Леонард Спенсер (1874-1965) - премьер-министр Англии в 1940-1945 и в 1951-1955 годах, один из организаторов создания антигитлеровской коалиции.*) в его собственном доме в Лондоне. Из всех встречавшихся мне вершителей человеческих судеб он произвёл на меня наибольшее впечатление. Несмотря на кипучую деятельность, которую он проявлял, будучи в очень пожилом возрасте, внешне он выглядел спокойным, уравновешенным и даже по виду неподвижным человеком. В общем разговоре с нашей делегацией он принимал деятельное участие. Но выражалось оно особым образом: он долго молчал-молчал, пыхтя сигарой и как бы накапливая мысли, и только после длительной паузы вдруг изрекал какую-либо философскую мысль. Одна из них огорошила нас всех.

- Да, - сказал Черчилль, вынув сигару изо рта, - политика - довольно скучная вещь! (И это о том, чем он занимался большую часть своей жизни!)

Он был хитёр, дальновиден и умен: это то, что никогда не ускользало от всех людей. В Англии Черчилль пользовался исключительным авторитетом и уважением. Его похороны подчеркнули это, так как прошли в высшей степени помпезно, с присутствием королевы.

Мы провели в Англии довольно много времени. Каждый день я тренировался: рано утром выбегал на улицу и обегал вокруг

знаменитого Гайд-парка. Вне официальной программы наша делегация посетила могилу Карла Маркса. На этом визит был закончен, и мы вернулись в Москву.

* * *

Вскоре меня потянуло на «родное пепелище» - в Министерство авиационной промышленности. Министром в то время был большой умница и обаятельный человек - Михаил Васильевич Хруничев (*Хруничев Михаил Васильевич (1901-1961) - государственный деятель, генерал-лейтенант инженерно-технической службы, в 1946-1953 годах - министр авиационной промышленности, впоследствии - заместитель председателя Совета министров СССР.*). После соответствующих переговоров я перешёл в МАП на должность начальника Управления лётной службы в счёт «1000», т.е. оставаясь в своём военном звании и будучи прикомандированным к МАП. Лётная служба была мне хорошо знакома, и я мог организовать её отлично. М.В.Хруничев способствовал моей работе, но с переходом его на другую работу изменилось и положение моего Управления: вскоре оно было сокращено, работа потеряла всякую перспективность. С новым министром - П.В.Дементьевым (*Дементьев Пётр Васильевич (1907-1977) - генерал-полковник-инженер, в 1953-1977 годах руководил советской авиационной промышленностью.*) - я не сработался: слишком разными мы были людьми, разного характера и разного подхода к делу. Его любимыми словами были: «Ты мне дай самолёты, а уж облетать я их облетаю». Я возражал, говоря, что самый драгоценный «материал» в авиации - её лётчики и особенно лётчики-испытатели, и поэтому настаивал на организации более ритмичной работы авиазаводов, чтобы план выполнялся лётчиками не в авральном порядке. Эти возражения не нравились. В то время моё здоровье сильно пошатнулось, и я вышел в отставку.

Немного отдохнув, я занялся общественной деятельностью. Среди огромного количества дел, свалившихся на меня (встречи с людьми, выступления на радио и телевидении), хочется отметить одно - встречу с сослуживцами по 1-ой воздушной армии. Они обратились ко мне с просьбой стать председателем Совета ветеранов 1-ой воздушной армии. Я согласился. Особенно я был рад увидеть Александра Григорьевича Богородецкого - генерал-лейтенанта, высокопорядочного, умного, замечательного человека и военного специалиста. Он стал моим заместителем в Совете ветеранов, как и в былые времена на фронте, когда я командовал воздушной армией, а он был моей правой рукой. Тогда же я снова встретился с чудесным человеком, скромным, тихим, но всегда принципиальным в делах -

полковником Василием Николаевичем Потаповым. Особо должен рассказать о его жене Нине Михайловне. Они встретились на фронте: Василий Николаевич сначала служил в разведывательном авиаполку, а затем стал заместителем начальника разведотдела 1-й воздушной армии; Нина Михайловна служила в очень важном для армии подразделении - в аэрофотослужбе. Прекрасная пара! О Нине Михайловне можно рассказать очень много, потому что она буквально заряжена кипучей энергией и фантазией. В Совете ветеранов они оба проделали огромную работу, особенно по связи с ветеранами, разбросанными волею судьбы после войны по всей нашей необъятной стране.

Вспоминается такой случай. Однажды у меня дома раздался телефонный звонок. Говорила Нина Михайловна:

- Михаил Михайлович, пожалуйста, подъезжайте к нам с Василием Николаевичем. Очень прошу!

- А в чём дело?

- Потом узнаете, очень необходимо.

Мы с женой собрались и поехали. Вошли в квартиру Потаповых, а там за столом сидят три женщины - Герои Советского Союза. В ответ на моё удивление, Нина Михайловна сказала:

- Вы - первый Герой Советского Союза в Калининской области (*ныне - Тверская область*.), а они - Герои Советского Союза, которых родила тоже тверская земля. Вот я и подумала, что таким землякам будет приятно встретиться.

В этом была вся она, эта чудесная женщина.

А гостями её были Анна Егорова - бывший штурмовик; Мария Смирнова, летавшая в 46-м гвардейском ночном бомбардировочном авиаполку, и Тамара Константинова - штурмовик. Слава этим необыкновенным женщинам, несшим во время войны бремя, которое по плечу не каждому мужчине.

* * *

В 1959 году старые спортивные друзья предложили мне стать председателем Федерации тяжёлой атлетики СССР. Я взялся за это дело с удовольствием. И оно пошло неплохо. Я активно вникал в работу нашей сборной команды. В 1960 году тяжёлоатлетам предстояло выступить на XVII Олимпийских играх в Риме. Была составлена сборная команда, украшением и «гвоздём» которой был Юрий Власов (*Власов Юрий Петрович (р.1935) - известный спортсмен, олимпийский чемпион, многократный чемпион мира, Европы, СССР, писатель-публицист.*). После длительной тренировки на сборах, сначала в городе Леселидзе (*город в Абхазии.*), а затем в Риге, мы вылетели в Рим. Сборная

тяжёлоатлетов вылетела во главе с главным тренером - замечательным Яковом Григорьевичем Куценко, отличным в своё время спортсменом. Он был большим авторитетом, как тренер, не только для наших спортсменов, но и для иностранных представителей тяжёлой атлетики. Дипломатичный, умный и обаятельный человек, он очень помог нашей команде в создании условий для успешной тренировки и отдыха, как дома, так и за границей. Искусство Я.Г.Куценко, как тренера, заключалось в том, что он не придерживался трафарета в методах тренировки. Он давал большую свободу в этом смысле и тренерам, и спортсменам, учитывая их индивидуальные особенности, как физические, так и их характера. Он умно вносил свои коррективы, так, что при этом они были незаметны ни для тренеров, ни для спортсменов. В этом сказались его большие дипломатические способности и свойственный ему такт.

Американцы на этих Олимпийских играх выставили, казалось бы, непобедимую команду: Бергер, «железный гаваец» Коно. В тяжёлом весе чудовищные по своему весу и внушительному виду негры выглядели гигантами. До 1960 года американцы были вообще недосыгаемы в тяжёлой атлетике.

Начались соревнования. Первым из наших атлетов на помост вышел Минаев в полулёгком весе. Все мы волновались за него больше, чем за кого-либо. Против него выступал Бергер. Бергер был не только фаворитом, но слыл действительно сильнейшим в мире - просто недосыгаемым. Яков Григорьевич Куценко, дружески положив свою тяжёлую руку на плечо донельзя волновавшегося Минаева, тихо ему нашёптывал: «Ты не волнуйся, мы от тебя не ждём ничего сверхъестественного, работай спокойно. Знаешь ведь, в спорте всё бывает: а вдруг Бергер уронит штангу; смотришь - и потеряна попытка, а мы с тобой это учтём. Давай, выходи спокойно». Куценко оказался пророком.

Начался рывок. Бергер в первой попытке перекидывает штангу за спину! Вторая попытка - штанга у Бергера уходит вперёд; он двинулся за ней, но снова уронил. И только в третьей попытке он взял всего лишь начальный вес. Бергер завял, а Минаев ходил окрылённый. И вот наше первое выступление и первая сенсация: Минаев - олимпийский чемпион! Американцы были раздосадованы.

Следующий вес - лёгкий. Тут мы не сомневались: наш Бушуев стал вновь на высшую ступень, и во второй раз прозвучал Гимн Советского Союза!

Полусредний вес. Перед нашим Курыновым - «железный гаваец» Коно - красавец, гордость американской тяжёлой атлетики. Но мы видели его тренировки, и я лично не сомневался, что Коно не сможет в толчке обойти нашего Сашу. Так и случилось. Последнее движение. Решается судьба золотой олимпийской медали. Коно подходит первым - осечка. Было явно видно, что он этого веса не одолеет. Курынов

собрался, расправил плечи, сделал глубокий вдох и с явно выраженной волей подошёл к железной громаде. Берёт её на грудь, толчок и штанга вверх! Курынов замирает в стойке. Взрыв аплодисментов. Sensация! Американцы померкли.

Воробьёв - полутяжёлый вес - тоже на высшей ступени. Снова звучит наш Гимн!

Но вот вышел и Власов против грандиозных негров. Оказалось, они не умеют ни рвать, ни толкать... Когда на штанге был установлен вес 200 килограммов, ни один негр даже не подошёл к этому весу. И вот последняя попытка Власова. Никто ещё до него не толкал такую громаду. Берёт на грудь, встаёт, толчок и... что творилось даже среди спортсменов и публики - непостижимо!... Крики, в воздухе - головные уборы, цветы... Власова подняли на руки и унесли с помоста.

Полный разгром американцев. Все наши выступавшие в третьей попытке взяли свой максимальный вес. Небывалое в истории. Чудо-тренер Я.Г.Куценко, чудо-спортсмены. Блестящая победа! Американский «сверхчеловек-кран» Андерсон, делавший сумму 512,5 килограммов в троеборье, был побит с внушительным перевесом - 537,5 килограммов. Он не выступал, а лишь присутствовал на соревнованиях и после выступления Власова смог лишь произнести: «Ну, это слишком».

Выступление наших тяжёлоатлетов было великолепно. Мне приятно думать, что я внёс свой вклад в результаты наших богатырей: будучи руководителем делегации тяжёлоатлетов, способствовал и помогал правильной организации работы и режима команды.

Тогда же мне удалось быть свидетелем ещё одной сенсации на Олимпийских играх в Риме. Николай Николаевич Романов, руководитель всей советской спортивной делегации, попросил меня посмотреть выступление Сергея Филатова по высшей школе верховой езды. Я могу только сказать, что ничего более красивого и элегантного в спорте нельзя себе представить.

Выступление Филатова было предельно сенсационно. Он побил самого шведа Сен-Сира! Сен-Сир был фаворитом, двукратным олимпийским чемпионом, добившись побед в 1952 и в 1956 году. Выступал он на мерине. Нужно представить себе обстановку, в которой происходила эта борьба. Представьте себе: открываются ворота в стене, стоящей между большим парком и стадионом для высшей школы верховой езды. Из них выезжает всадник в чёрном фраке, белых брюках и цилиндре... На газоне устроен манеж 60 на 20 метров для соревнований. Манеж огорожен низеньким палисадничком, не более полуметра высотой. Вокруг манежа - розы. А за розами разместились трибуны со зрителями. За трибунами - громадные деревья. С противоположной стороны от ворот - судейские будочки. Их пять, по числу судей.

Когда в воротах появился Филатов, то почувствовалось, что зрители насторожились. Филатов сидел на вороном жеребце Абсенте. Все почувствовали в лошади огонь, но огонь укрощённый. Это было то, что французы называют «импульсион». Абсент «кипел» лишь внутри. Голову лошадь несла, как на золотом блюде, ноздри её раздувались, хвост - на отлёте...

Филатов въехал в манеж на галопе и остановился перед судьями. Лошадь «кипит», но не шелохнётся. Всё было сделано лучше всех. Но, когда в конце выступления, Филатов прошёл на галопе по диагонали манежа, меняя ноги в один темп, все ахнули. Это был шедевр непревзойдённого искусства. Лошадь шла с невероятной лёгкостью и свободой, абсолютно прямо, голова спокойна...

Филатов кончил езду, опять остановился перед судьями и... гром аплодисментов восхищённых зрителей стал наградой спортсмену. Рядом, в ложе, сидели англичане. Они привстали и, хлопая в ладоши, обернулись к нам, явно выражая своё восхищение нашим соотечественником. Сомнения в победе не было. Да так оно и вышло. На следующий день, в переездке, Филатов с Абсентом снова показали блестящую езду, выдержку и искусство. Это был фурор.

Впрочем, я не хочу отдавать предпочтение ни одному из видов спорта, ибо вершины спортивного искусства всех видов прекрасны. Все виды спорта нужны человеку и по-своему хороши, как и любая профессия!

* * *

Следя за подготовкой тяжёлоатлетов, я постоянно обращал их внимание на психологическую подготовку, напоминая им, что «всякая без исключения психическая деятельность заканчивается и внешне выражается мышечным движением» (И.М.Сеченов). Зная это, можно ли не совершенствовать свою психическую деятельность вообще и в спорте в частности. От её совершенства совершенствуется всякая без исключения наша деятельность.

Великолепно выражена воля в словах штангистов: «взять» и «держать». Для осуществления этих слов нужна, в первую очередь, НАСТРОЕННОСТЬ. Это значит - осуществить во что бы то ни стало, и никаких других мыслей, ни тени коварного сомнения, ни позорной боязни веса.

Иногда при выполнении рывка атлет то перекидывает штангу назад, то вырывает слишком вперёд. В результате штанга падает: вес не взят. Почему это получается? Потому что в момент молниеносного приказа самому себе «взять!» атлет упускает из своего внимания (направленного сознания) чувство равновесия, т.е. готовность к

точному движению штанги вверх. В каждой тренировке атлету нужно обязательно чувствовать совпадение момента правильной опоры в подошвах ног и взрыва нервов при слове «взять!». Это и есть совершенство техники, совершенство своей психической деятельности.

Всякая без исключения наша деятельность требует умения управлять собой. Рецепт прост: следует постоянно помнить о том, что нужно следить за собой, за своей деятельностью и поведением. Для этого необходимо предварительно поставить перед собой точную и ясную цель. Рецепт прост, но его выполнение в повседневной жизни и работе далеко не просто. А требуется выполнение этого условия постоянно, и во что бы то ни стало. В этом секрет воспитания воли.

Успех в совершенстве психической деятельности возможен, когда работа совершается круглогодично, с определённой интенсивностью и ритмичностью чередования тренировок, выступлений и правильно организованного отдыха. Это правило необходимо для всех возрастов.

Несколько слов об отдыхе. Спортсмены иногда понимают отдых не как восстановление и накопление сил, а как их растрачивание. Отдых должен вызывать потребность к работе от прилива накопившихся сил, с тем, чтобы тренировку можно было начинать не с «упавшей» формы и достигать бывших уже результатов в течение длительного времени. Разумеется, что и после рационального отдыха тренировки начинаются с возрастающей нагрузкой и интенсивностью, но они позволяют не только быстро войти в форму, но и быстро её превзойти.

Должен отметить, что режим спортсмена - это одна из основ его успеха в спорте. Режим тяжелоатлета соблюдать особенно трудно, так как его спортивная жизнь длится очень долго: с детства и нередко до сорока лет.

В связи с этим хочется упомянуть, что такое физкультура и спорт. Это слова часто произносятся вместе и в них вкладывается одинаковое содержание. Однако нужно знать различие между ними. То и другое - физическая культура, но под словом физкультура подразумеваются лишь такие специальные физические упражнения, которые преследуют одну цель - физическое здоровье. А спорт - это такая физическая и психологическая работа, которая стремится достичь максимальных возможностей организма в каком-либо виде физической деятельности. Безусловно, не только при сохранении здоровья, но и его совершенстве. Характерным признаком спорта являются соревнования. Максимальные достижения в спорте (рекорды) доступны далеко не каждому, но физкультурой необходимо, должно и обязательно заниматься каждому. Организм без физических упражнений - неестественное явление. Природа предусмотрела и требует для подлинного здоровья, для существования человека и его совершенства обязательную физическую работу. Это легко объясняется наукой, но не входит в задачу моих теперешних рассуждений.

Думаю, что такие мои беседы не прошли даром, так как результат выступлений штангистов на Олимпиаде 1960 года был ошеломляющим. Для меня это было победой, справедливой победой моих утверждений о необходимости совершенствоваться и работать, прежде всего, над собой.

* * *

Прошли те годы, когда при моём появлении на улице, в театре, в парке раздавались рукоплескания, когда люди, знавшие меня по фотографиям, окружали меня и буквально не давали мне прохода, добиваясь получения автографа. Появились новые герои авиации, герои космонавтики, окружённые заслуженной славой. Но и меня не забывают, о чём свидетельствуют письма, которые я получаю, просьбы выступить с докладами на заводах, в школах, в военных училищах, в научных институтах, по телевидению. Наши современники не хотят и не могут предавать забвению те события в истории отечественной авиации, свидетелем и участником которых был я.

В 1969 году мне исполнилось 70 лет, и я был награждён орденом Ленина. Меня поздравили по телефону Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И.Брежнев и министр обороны СССР А.А.Гречко. Нужно ли говорить, как это взволновало и растрогало меня. Орден был вручен мне Н.В.Подгорным (*Подгорный Николай Викторович (1903-1983) - государственный деятель, в 1969 году - председатель Президиума Верховного Совета СССР.*) одновременно с вручением награды А.Н.Туполеву в связи с его 80-летием и вручением «Маршальской звезды» главнокомандующему ВВС П.С.Кутахову. Как старший по званию, маршал авиации произнёс за всех нас благодарственную речь, в которой сказал о нашем пламенном желании отдать все силы, знания и энергию за нашу Родину, на благо советского народа. Многие вспомнилось мне и А.Н.Туполеву при вручении наград - долгие годы работали мы вместе и вот теперь, в эту торжественную минуту, вновь были рядом.

В канун моего 75-летия раздался телефонный звонок. Я услышал голос моего боевого соратника и друга Николая Павловича Дагаева - бывшего начальника штаба 3-й воздушной армии, продолжающего и после 70 лет работать в Министерстве обороны с не меньшей энергией, чем в годы молодости.

- Михаил Михайлович, - сказал он, - здравствуйте! 24 февраля в двенадцать часов дня Вам надлежит прибыть в Министерство обороны СССР. За Вами заедет офицер.

Я подумал, что ослышался.

- Николай Павлович, - ответил я, - ведь завтра воскресенье.

– Вот и хорошо. Всего Вам доброго.

На другой день за мной заехал офицер, и мы прибыли в Министерство. При входе в громадный кабинет меня расцеловал Николай Павлович. Затем ко мне подошли, тепло приветствуя, Главные маршалы авиации П.С.Кутахов и А.Е.Голованов. За длинным столом сидели генералы всех рангов. Главком ВВС усадил меня за стол и начал речь. И только тут я понял, что, несмотря на воскресный день, маршалы и генералы собрались в этом кабинете поздравить меня с днём моего рождения. А в конце своей речи П.С.Кутахов зачитал приказ министра обороны СССР А.А.Гречко: «За заслуги перед Вооружёнными Силами... генерал-полковнику авиации в отставке Громову Михаилу Михайловичу объявляю благодарность и награждаю именными золотыми наручными часами».

Вместе с золотыми часами мне вручили поздравительные адреса. Особенно меня тронул адрес моих друзей и спутников в жизни С.А.Данилина, А.Б.Юмашева и Г.Ф.Байдукова. В радостном настроении я вернулся домой. А здесь меня ожидали телеграммы, письма друзей, знакомых и незнакомых ветеранов войны и труда, комсомольцев и пионеров. О телефонных звонках я уж и не говорю.

Получил я тогда письмо и от моих бывших учлётов: «Мы - выпускники 1923 года. Нас осталось немного: Дарский, Ванюшин, Писаренко, я, да ещё Виктор Юнгмейстер... Дорогой Михаил Михайлович! Вы дали нам путёвку в большую лётную жизнь. Вы не только учили нас летать, но и требовали от нас находчивости, инициативы, смелости, умения идти на разумный риск. Все Ваши указания мы всегда помнили и старались выполнять. Примите нашу и мою личную благодарность, дорогой учитель! Ваш А.Туржанский».

Но одно письмо особенно дорого мне. Я получил его в 1969 году, но не в день моего рождения, а в День космонавтики. Написала его мать Сергея Павловича Королёва - Мария Николаевна Баланина.

Когда-то, а точнее - после моего полёта через Северный полюс, она пришла ко мне с просьбой помочь ей встретиться с влиятельными людьми, которые могли бы устранить трагическую несправедливость, угрожающую её сыну. Я это сделал.

Привожу текст этого письма в несколько сокращённом варианте:

«Дорогой Михаил Михайлович!

Пусть Вас не удивляет это письмо. Сегодня - День космонавтики. Я была во Дворце съездов, в Аллее космонавтов и у Кремлёвской стены. Жизнь Сергея пробежала перед глазами. И вот вспомнился мне Громов Михаил Михайлович... Я шла к Вам с тревогой, боясь ошибиться в моём внутреннем представлении о Вас. Вернувшись домой, я сказала мужу: «Глядя на него, я подумала: это - потомок тех, кто «шёл из варяг в греки»... Теперь не только я, а сама История должна сказать Вам спасибо. Вы дали возможность вырвать из Колымы моего сына. Я не хочу сказать, что не будь Королёва, ничего бы не было. Но когда? И

если Сергей через все испытания тех лет смог пронести свою мечту, свою целеустремлённость; и если на граните его памятника я видела сегодня не только роскошные цветы, но и просто зелёные веточки - благодарность народа, то доля этой благодарности принадлежит Вам, Михаил Михайлович. Да, Вы имели гражданское мужество, которое, увы, дано не всем большим людям, в чём я могла убедиться... Я навсегда сохранила добрую память о Вас и благодарность матери.

Всего, всего лучшего желаю Вам. Мария Баланина - мать Королёва Сергея Павловича. 12 апреля 1969 года».

Найдутся люди, которые скажут - Громову изменила скромность, присущая ему на земле (но не в небе!), мог бы, мол, воздержаться от публикации некоторых документов и писем, в которых сказаны добрые слова, обращённые к нему. Признаться, я и сам задумывался над этим: может быть умолчать? А потом решил, что такое умолчание было бы излишним. Не из-за тщеславия же я пишу эти воспоминания. К чему оно мне? Как и всегда в таких случаях, люди, и особенно молодёжь, хотят знать, как тот или иной человек сумел сделать что-то нужное, важное для народа, как он готовился к этому, как воспитывал в себе те свойства, то умение, ту нацеленность и настойчивость, которые определили успешное завершение задуманного. И если об этом человеке люди говорят доброе слово, то почему же ему не вспомнить о них с чувством глубокой благодарности?

РАЗДУМЬЯ ОБ АВИАЦИИ И ЦАГИ

Начиная эту главу с раздумий о судьбе лётчиков-испытателей, я, наверное, буду часто повторяться, но не могу не высказать своё мнение об этих людях. Один лётчик сказал, что он вполне согласен с известным отличным лётчиком-испытателем Г.А.Седовым, который сказал, что не нужно считать испытание самолётов героизмом и нужно просто знать, что «ты идёшь на работу»! *(Имеется в виду высказывание Героя Советского Союза, заслуженного лётчика-испытателя СССР Г.А.Седова, много лет проработавшего в НИИ ВВС и ОКБ А.И.Микояна: «Если лётчик-испытатель, идя в полёт, считает, что он идёт на подвиг, значит - он к полёту не готов!».)* После этой фразы я дальше не читал... Я позволю себе сказать, что это или бред, или кокетство, или просто незнание истории испытаний новых самолётов. Во всяком случае, такое высказывание не только умаляет смысл и государственное значение труда испытателя, но и определяет полное непонимание его сущности и, что особенно важно, не нацеливает на правильное и надёжное отношение к этой весьма сложной деятельности. Много, слишком много

развелось писателей. Ничего не поделаешь - век требует и от меня присоединения к их числу.

Вся история авиации с момента её возникновения до нашего времени, да и в дальнейшем, таит в своём прогрессе неожиданное, непредвиденное и не могущее быть предсказанным наукой. Кто же первым встречал эти непредвиденные таинства? Лётчик-испытатель **в воздухе!!!**

Могли ли Н.Н.Поликарпов и И.М.Косткин заранее предсказать, что их первый истребитель ИЛ-400 окажется таким неустойчивым, и что при первой же попытке подняться в воздух блестящий лётчик К.К.Арцеулов сломает себе руку и ногу? Могли ли они предсказать, что лётчик А.Р.Шарапов на том же самолёте серийного выпуска войдёт в плоский штопор, но не выйдет из него? А ведь он был без парашюта. И это счастье, что при падении он только сломал руку и ногу. А я с такого же самолёта вынужден был выпрыгнуть, совершив первым в Советском Союзе, а может быть и в мире, прыжок из штопора! Не только Поликарпов и Косткин, а никто в стране не знал, отчего самолёт попадает в штопор, тем более плоский. А ведь штопор с благополучным выходом из него лётчики выполняли уже в течение нескольких лет! Только в 1928 году из Англии пришли научные труды, связанные со штопором, и одновременно наш учёный-теоретик В.С.Пышнов описал причины возникновения штопора и дал ему объяснения.

А кто первым открыл вибрации типа бафтинг? А кто первым попал в вибрацию типа флаттер? **Лётчики в воздухе.** Могли ли конструкторы предвидеть эти явления? - Нет.

Однажды Коле Журову предстояло испытать на максимальную скорость известный самолёт СБ. Я тогда не мог присутствовать на аэродроме, но предупредил его: «Если у тебя случится что-либо ненормальное в полёте, немедленно переходи в прежний режим полёта, где всё было благополучно. Средство для этого одно: мгновенно закрой кран доступа бензина в двигатели и, если сможешь, бери плавно ручку на себя и, не раздумывая в воздухе, осторожно планируй на земле - там легче разобраться». Этот совет ему очень пригодился. Он - молодец. На большой скорости у него возник флаттер. Затрясло так, что он чуть не выпустил штурвал из рук, но успел мгновенно закрыть кран. Вибрация прекратилась, и он, медленно планируя, благополучно приземлился. Когда осмотрели самолёт, то оказалось, что весь его центроплан и лонжероны были в трещинах. Самолёт восстановить было нельзя. Ещё бы лишняя секунда вибрации - и самолёт разлетелся бы на мелкие кусочки... Что было бы с Колей? Предвидел ли один из выдающихся в мире конструкторов и все учёные ЦАГИ, принимавшие участие в проверке расчётов, что этот самолёт неблагополучен?...

Мог ли Н.Н.Поликарпов предвидеть, что на мерном километре у его двухместного истребителя на максимальной скорости сорвётся обшивка с крыла и лётчик В.Н.Филиппов погибнет?

А вот другой случай. Наука не могла ответить на вопрос: достаточно ли прочен самолёт А.С.Яковлева (*имеется в виду Як-3.*) при многократных перегрузках? Сергей Николаевич Анохин проверил - оторвалось крыло. Бесстрашный Серёжа спасся на парашюте, но... лишился одного глаза. Однако испытания не бросил и совершил немало других подвигов на своей «работе»(!).

Из всех лётчиков, которых я встречал на своём пути, я особенно выделяю С.Н.Анохина. Я считаю его выдающимся явлением по тонкости пилотирования. Никого равного ему в таком блестящем пилотировании не было и нет. О нём мало сказать только то, что он - талант. Ведь он ещё и блестящий лётчик-испытатель. Два совершенно полюсных противоположных психологических свойства сочетает в себе этот человек - храбрость и скромность. Представьте себе лётчика, совершившего подвиг и оставшегося живым... Это - второе рождение человека! Его спрашивают: «Серёжа, ну как ты?». «Ничего, всё в порядке». Все, кто видел его в этот момент, были сражены его милой до наивности манерой ответа. Его храбрость кажется просто какой-то наивной детской игрой. Это пример настоящего Героя-идеала. Это мой кумир!

А кто столкнулся с первыми явлениями перехода к сверхзвуковой скорости? Пять лётчиков в Америке погибли, проверяя максимальную скорость на большой высоте. На сверхзвуковой скорости, как выяснилось позже, руль высоты переставал действовать. Самолёт переходил в пикирование, а лётчикам ничего не оставалось делать, как тянуть ручку на себя. Когда же самолёт входил в плотные слои атмосферы (более близкие к земле), то руль внезапно начинал действовать, но... увы, от самолёта отлетали крылья. У одного счастливчика крылья остались целы. Он благополучно приземлился и рассказал о том, что произошло в воздухе. **Только после этого учёные на земле поняли**, как можно поправить дело. А кто первым встретил такое явление в воздухе? Лётчик-испытатель!

Примерно в то же время (*в 1949 году.*) Юра Шиянов (*Шиянов Георгий Михайлович (1910-1995) - Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР, долгие годы проработавший в ОЭЛИД ЦАГИ и в ЛИИ.*) испытывал самолёт конструктора П.О.Сухого (*имеется в виду самолёт Су-15(«П»).*). Когда дело дошло до проверки максимальной скорости, то Шиянов вернулся на землю и доложил, что он не дошёл до максимума, так как почувствовал явления, показавшиеся ему подозрительными и не предвещающими ничего хорошего. Приборов на этом самолёте было более чем достаточно, но они «молчали». «Живой прибор» оказался, как увидим далее, чувствительнее. Некоторые конструкторы и ведущие инженеры часто не верят в грехи «своего

дителя». Сухой решил - пусть слетает Сергей Анохин. Всем было известно, что Серёжа - это рыцарь без страха и упрёка (разве что только от жены, чего никто, кажется, не избежал). Итак, он развил максимальную скорость. Самолёт так затрясло, что Сергей выпустил управление и не смог воспользоваться катапультой. К нашему великому счастью, Серёже удалось благополучно выпрыгнуть и воспользоваться парашютом.

А ведь самолёт до этого был рассчитан конструктором, его бюро, всесторонне проверен в ЦАГИ. Можно только лишний раз подтвердить, что наука рождается из опыта, а не опыт - из науки. Всё, не могущее быть предвиденным наукой в авиации, первым обнаруживает лётчик-испытатель в воздухе! Путь к прогрессу в авиации тернист. Увы, к сожалению, наука не может предвидеть всего. К этому остаётся добавить, что до сих пор во всём мире первый полёт на опытном самолёте всегда совершает человек. Даже на тех экспериментальных самолётах, которые могут взлетать и садиться автоматически.

Как ни парадоксально, но в космонавтике «собака вывела человека в люди» (как говорил И.П.Павлов). Сначала собачка погибла (в первом экспериментальном полёте), а затем собачки благополучно облетали Землю. После космического полёта они произвели на свет потомство. «Космические» щенята, как оказалось, ничем не отличаются от просто земных.

Теперь на нашей Земле авиация стала иметь прикладной практический характер. Времена её романтики прошли, а космонавтика, как новое, более романтична, чем практична. Всё новое более привлекательно и соответственно выше оценивается. Возможно, космонавтика станет подлинно практичной лишь тогда, когда человек преодолеет барьер скорости в космосе, значительно превышающий скорость света.

В 1970-е годы стал заметен рост «гигантомании» в авиации, как в гражданской, так и военной. Несомненно, во всех технически развитых странах это стремление направлено на предвидение возможной войны. Во время военных событий переброска больших масс войск и самого тяжёлого вооружения в кратчайший срок и в грандиозных масштабах необходимо. Американцы через единственную базу в Португалии перебрасывали Израилю самое тяжёлое вооружение на самолётах-гигантах. По-моему, пример достаточно убедительный. А оправдывает ли себя «гигантомания» в гражданской авиации? Далеко не всегда. Это резерв на случай войны, резерв самолётов и кадров. Можно иногда видеть, как на самолёте с 150-200 пассажирскими местами летит только несколько человек. Экономика от этого явно страдает!

Возвращаясь к основной моей теме - испытанию самолётов, я напомним лётчикам-испытателям, что историческая миссия человека - изведать неизведанное, познать непознанное, желать сделать что-то завтра лучше, чем сегодня. Эта потребность дана лишь одному ему -

человеку. Лётчик-испытатель всегда должен быть готов принять смерть. Она никогда не должна быть для него неожиданностью, только в этом случае она оправданна. Потому что он идёт на эту работу **сознательно!** Поэтому он должен бороться до конца, а не думать о своём спасении. Он должен думать о спасении самолёта, идеи.

Когда человек полон устремлений, желаний, надежд и вдруг неожиданно видит неизбежность гибели, тогда секунды кажутся ему вечностью, тогда смерть кажется ему неоправданной. Вот это и является психологической установкой «лётчика-писателя». Когда человек впервые вылетает на опытном самолёте, он, конечно, идёт трудиться. Но предварительно он должен научиться мобилизовывать свою готовность к любой, даже не могущей быть предвиденной, случайности! Для этого он многому учится и набирается опыта (иногда очень горького), для этого он работает над собой. Садясь в самолёт, он должен помнить, что он сел не на канцелярский стул, а на стул, который нужно ценить и уважать не меньше канцелярского, ибо на нём сидеть не так-то просто, как предлагает «писатель-лётчик». Тем более что и на канцелярском стуле бывают трудные случаи и их надо не только правильно оценивать, но и уметь отличать.

Лётчик-испытатель должен осмысленно относиться к своей деятельности, уметь анализировать её для того, чтобы, оказывая конструкторам помощь при создании новой авиационной техники, выдвигать обоснованные требования к всё большей рационализации условий труда.

После взлёта в распоряжении лётчика рычаги управления самолётом, по положению которых, по нагрузкам на которые и по направлению этих нагрузок, а соответственно и по реакции самолёта на движение рычагами управления, лётчик определяет, оценивает и судит о поведении самолёта. Набрав достаточную высоту для выявления остальных свойств самолёта, необходимых для его эксплуатации, лётчик может выполнить все необходимые эволюции. На практике в первом полёте все расчётные данные не определяются. Для этого выполняются несколько полётов.

Степень устойчивости и достаточность рулей обычно объективно определяются приборами (но не всегда, к сожалению, точно). Я лично безошибочно определял достаточность рулей, а также их достаточность для всех эволюций в воздухе и для посадки следующим образом. Если самолёт на высоте примерно 1500 метров делает замкнутый вираж с креном 70°, и при этом все рычаги управления имеют запас в 1/4 до полного их отклонения, то я считал такой самолёт достаточно надёжным.

Для определения возможности посадки с достаточным запасом руля высоты я прибегал к следующему эксперименту: на высоте 1500 метров, соблюдая строго горизонтальный полёт (что не так-то просто), сбавлял скорость до посадочной и определял достаточную величину

отклонения руля высоты по положению штурвала. Последний должен был иметь запас на отклонение до отказа, равный примерно $1/5-1/6$ от всего отклонения, т.е. от нейтрального положения штурвала и до крайнего положения «на себя».

Поперечную устойчивость я считал надёжной, когда самолёт при нейтральном положении педалей энергично выходил из крена, созданного принудительным отклонением штурвала, т.е. легко возвращался в нормальное положение полёта.

На любом современном самолёте эти способы оценки гарантируют надёжность полёта при любых других условиях.

Не нужно также забывать и о работе над собой. Этим путём можно достичь высокого совершенства личных качеств и приобретения новых привычек и навыков, необходимых для избранной специальности. Этим вопросом должен заниматься каждый лётчик-испытатель, стремящийся стать культурным и знающим свой профессиональный труд. Я убеждён, что тот, кто будет работать над собой, добьётся больших успехов.

* * *

С лётным трудом, созданием новых типов авиационной техники теснейшим образом связано учреждение под названием ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт). Не могу умолчать о нём.

Единственным источником научного авиационного прогресса был и остаётся ЦАГИ. Однако влияние даже такого крупнейшего представителя учёного мира, как М.В.Келдыш, не смогло и не обеспечило тех успехов, которые можно было ожидать от этого светлого сияния на всём фоне организации авиационного прогресса. Сосредоточению на прогрессивно-научной работе мешало отвлечение на устранение появлявшихся недостатков в повседневной авиационной жизни (например, в серийном производстве). Это явление далеко не походило на прикладное применение фундаментальной науки для продвижения вперёд. ЦАГИ работал по методу, описанному в басне И.А.Крылова: «У мужика, большого эконома, хозяина зажиточного дома, собака нанялась и двор стеречь, и хлебы печь, и, сверх того, полоть и поливать рассаду...». Это произошло потому, что ЦАГИ был низведён в ведомственное подчинение.

ЦАГИ - это государственное сокровище. Авиационный авторитет должен быть основан на науке и профессиональной квалификации людей. Только в этом случае наша авиация может быть организована гармонично, т.е. в соответствии с требованиями современного уровня технической оснащённости и подготовленности кадров. Прикладное научное творчество ЦАГИ - это внедрение в новую авиационную

технику, в первую очередь - в новые опытные летательные аппараты, новых идей. Наши конструкторские бюро - это частники, повторяющие ошибки и недостатки друг друга из-за разобщения, т.е. из-за отсутствия организации, объединяющей их опыт.

Не так было в ЦАГИ при А.Н.Туполеве, когда все бюро объединялись наукой, как основой, собиравшей весь их опыт в единое начало. Такая система надёжно себя оправдывала, как передовая организация современности. Я, как личный участник этой организации, воочию вижу последствия в изменении этой организации. Как гласит мудрость, не гора должна идти к Магомету, а Магомет - к горе.

Нужно понимать и глубоко осознавать, что научная работа - это работа творческая, вдохновенная. Учёный трудится с колоссальным напряжением. Он работает ни час, ни день, а всю жизнь. Находится ли он на своём рабочем месте, отдыхает ли или даже спит, он и тогда творит, думает, его проблемы его не отпускают. «Творчество - это тишина» - писал ещё А.С.Пушкин. Поэтому условия для такой работы - основа успеха. Прервать труд учёного, отвлечь его другими тематическими направлениями - это значит нарушить ход его внимания, сосредоточенного на чём-то (направленного сознания). Эту направленность не просто снова восстановить и направить на прежний путь размышлений. С одной стороны, это всегда потерянное время, а с другой - может быть, его оторвали именно в момент приближения к кульминационному завершению его творчества. Это - серьёзная причина, в силу которой происходило и может произойти отставание в науке. Исторический факт - упрямая вещь. Мы включились в войну с фашизмом с неподготовленной к такой тяжёлой борьбе авиационной техникой. ЦАГИ в те времена был в ведомственных руках, а не государственных. И получалось, что ВВС пользовались наукой на правах «бедных родственников». Могли ли они ставить требования и задачи перед авиапромышленностью, не имея возможности полноправно опираться на свою собственную науку, которая разрывалась и отрывалась на повседневные задачи вместо того, чтобы полностью сосредоточиться на прогрессе. ВВС могли видеть и знать, чем обладают наши возможные противники, но это - способ запаздывания, а не инициативы. А разве нельзя было сделать иначе: организовать свои научные учреждения и дать простор науке, решающей прогресс в будущем?!

Повторюсь: единственным источником авиационного прогресса был и остаётся ЦАГИ. И он требует к себе постоянного государственного внимания.

ВОСПОМИНАНИЯ О СУДЬБАХ МОИХ БЛИЗКИХ ДРУЗЕЙ И ЗНАКОМЫХ

Хочется теперь рассказать о людях, встретившихся на моём пути и оставивших особый след в моей душе, о близком соприкосновении с ними в нашей общей работе, о наших взаимоотношениях.

Александр Васильевич Чесалов. Мы были очень давно с ним знакомы по совместной работе в 8-м отделе ЦАГИ (на лётно-испытательной станции). Не могу писать о нём сначала как об учёном, потому что я очень его любил как человека обаятельной души. Это был чудный семьянин, человек безупречной морали, большого глубокого ума и одарённости. Он так располагал к себе, что ему как никому можно было доверить свою душу.

Он часто подсмеивался надо мной и говорил: «Ты зря тратишь столько времени на физкультуру, я вот делаю зарядку всего 5 минут». Он, по возможности, лишь разминал все суставы, в этом и заключалась вся его зарядка. Я ему возражал, убеждая, что его сердце при такой зарядке не повышает своей деятельности и поэтому не сможет перенести нагрузок, когда это потребуется, так как остаётся нетренированным. Мы оба в большой степени интересовались физиологией, а я, кроме того, психологией, биологией и генетикой. Каждый оставался при своём мнении. Увы, его система впоследствии не оправдала себя. Он был очень эмоционален, а эта особенность характера всегда в большом разногласии с возрастом и сердечной деятельностью.

Удивительна судьба этого чудного человека и большого учёного. Вместе мы «лечили» самолёты от разных неприятных явлений. Помню, как однажды мы вместе приехали на завод, где лётчики жаловались, что на выпускаемых самолётах не выходит петля. Мы вместе вникли в суть дела. Выяснилось, что лётчики во время выполнения петли, приближаясь к самому верхнему положению (положению самолёта вверх колёсами), старались всё сильнее и сильнее брать ручку «на себя», т.е. увеличивали угол атаки крыла, и, конечно, срывались в штопор. Петля при этом выглядела не круглой, а, как говорили лётчики, «огурцом», т.е. была эллипсовидной формы. Мы порекомендовали лётчикам набраться выдержки и не тянуть так энергично ручку на себя при подходе к самому верхнему положению самолёта в петле. Эксперимент удался. Один из лучших лётчиков завода сделал несколько отличных петель. Но всё же эти самолёты обладали особенностью: на небольших углах атаки крыла наступал срыв. Такие самолёты требовали установки предкрылков, что и было позже сделано. Это - лишь один эпизод нашей совместной работы.

Александр Васильевич сочетал в себе творческую работу учёного с практической работой в воздухе. Ему пришлось выпрыгнуть с парашютом при испытаниях четырёхмоторного самолёта

Д.П.Григоровича, когда у нас в воздухе загорелся один из моторов. Я уже описывал этот полёт. Рискую своей жизнью, Чесалов поступил благородно, предоставив другому (М.А.Тайцу) возможность беспрепятственно совершить прыжок из той же турели в случае, если пожар усилится.

Вскоре А.В.Чесалову пришлось выпрыгнуть с парашютом из штопорящего самолёта. В то время Александр Васильевич уже был одним из выдающихся аэродинамиков Советского Союза.

Затем он перешёл на работу, связанную с двигателями, где также преуспел. Несмотря на высокую степень своей квалификации как учёного, он продолжал часто рисковать, как мне кажется, даже излишне.

Однако не полёты оказались для него роковыми. Как-то, разволновавшись во время одного научного принципиального спора, он поехал в МАП, где, доказывая в весьма возбуждённом состоянии правоту своих убеждений, почувствовал себя плохо. Ему порекомендовали немедленно поехать в госпиталь, но он всё же отправился домой. Дома ему стало совсем плохо. Его отправили в больницу, где этот такой дорогой мне человек и большой учёный, столько раз рисковавший своей жизнью в полётах, умер ночью от инфаркта. Его сердце не выдержало чрезмерного волнения.

Последний, второй его прыжок с парашютом был очень опасен. Он полетел на самолёте Р-5 с лётчиком Мишей Волковойновым, чтобы испытать самолёт на выход из штопора с довольно задней центровкой (*это произошло 9 мая 1933 года.*). Полетел, зная заранее, что в случае невыхода самолёта из штопора ему придётся прыгать с парашютом. Но хватит ли сил это сделать? Но он, не задумываясь, пошёл на эксперимент. Это был героический поступок.

Далее произошло следующее. Во время штопора Волковойнов дал Александру Васильевичу сигнал: «Выпрыгивай, самолёт не выходит из штопора». Когда Чесалов выпрыгнул, центр тяжести самолёта изменился, и самолёт прекратил вращение. Александр Васильевич благополучно приземлился, а Миша Волковойнов, блестящий лётчик, участник перелёта Москва-Пекин-Токио, в сложнейших условиях совершивший благополучную вынужденную посадку на пляже в Японии, закончил свой век испытанием Р-5. Он не смог преодолеть нагрузку, возникшую на штурвале перестановки углов атаки стабилизатора, и ему немного не хватило руля высоты, чтобы вывести самолёт из пикирования - он погиб.

Никогда не забуду тяжелейшей миссии, которая выпала на мою и Боба Вахмистрова долю. По приказу В.И.Чекалова мы должны были идти объявлять об этом ужасном происшествии жене Волковойнова. К ней должны были приехать её родители. Она ждала их и Мишу и с весёлым видом жарила пирожки к обеду. Когда мы оба вошли и остановились на пороге, она вышла из кухни и сначала широко

(насколько можно) раскрыла глаза. Но затем выражение удивления на её лице резко сменилось выражением ужаса. Из её руки выпала ложка. Побледнев как полотно, она начала дрожать, крики отчаяния перешли в истерику. Мы подхватили бедную женщину и помогли её дойти до дивана. Вскоре за нами вошли и её мать с отцом.

На другой день в морге нам вернули Мишино обручальное кольцо и золотые коронки. В тот же день, опечаленные, мы с Бобом продолжали повседневную испытательную работу в воздухе. Гибель близких товарищей для нас была, казалось, каким-то неизбежным явлением. Каждый из нас сказал себе твёрдо раз и на всю жизнь: смерть не страшна, страшен только позор, смерть на посту - благородна и красива. Ни товарищей, ни себя мы даже не жалели. Каждый волен избирать себе любимую профессию, как и любимую жену. Чаще всего этот выбор (особенно выбор жены) бывает произвольным или, как говорил великий И.М.Сеченов, «роковым». Было жаль только родных и, бесконечно, детей.

Я лично знаю только нескольких жён из очень многих, которые остались верны погибшим мужьям. Остальные забывали их, обычно, не позже, чем через года, а некоторые - даже через несколько часов. Неутешны бывают только родители, потерявшие своих детей. Большого горя нельзя себе представить, хотя детям естественно терять своих родителей, а потом свойственно и забывать их утрату.

Вот и вспомнишь слова о том, что «нужно на испытания идти просто как на работу...». Только **просто** ли? Не учёл Волковойнов больших нагрузок, да и высота была мала для штопора... Вот как «просто».

* * *

Боб Вахмистров. Вместе с ним мы прошли длинный жизненный путь. Встретились ещё в Московской школе авиации в 1918 году. Он тогда был педагогом и начальником авиавооружения школы, а я - инструктором. Это был человек, любивший оружие до фанатизма. Остроумный, находчивый и необычайно смелый. Тогда он писал стихи (и очень неплохие) на темы из авиационной жизни. Стихи ходили по всей школе среди инструкторов и учлётов. Особенно сильное впечатление произвело стихотворение «Молитва учлёта». Стихотворение было написано в комическом духе и шутливом тоне: учлёт молился об удаче при оценке его работы инструктором.

Как-то Боб в чём-то проштрафился. Начальник школы вызвал его и начал было «распекать»: «Я тебя за это туда загоню, куда Макар телят не гоняет». Боб тут же нашёлся и бросил в ответ реплику: «Товарищ начальник, Макар телят никуда гонять не может, так как теперь все телята на учёте...» и т.д. в таком же духе. Он с таким искусством

оправдывался, что начальник начал смеяться и его гнев прошёл. Так остроумие помогло Бобу избежать наказания.

Когда я перешёл на работу в НОА, Боб тоже перешёл на работу в это учреждение. Его тоже увлёк прогресс. Затем в НОА появился и А.Б.Юмашев. Однажды у Б.С.Вахмистрова в этом учреждении произошёл конфликт. НОА был укомплектован лётчиками, очень мало и редко летавшими, да и не смелого десятка. Когда Вахмистров увидел, как летаем мы с Юмашевым, то он однажды отказался лететь с одним из лётчиков НОА. Я его поддержал. Всё вскоре улеглось, кроме, разумеется, взаимоотношений.

Я уже описывал некоторые полёты с ним. Хочу только рассказать об одном случае на полигоне, произошедшем с Б.С.Вахмистровым. В присутствии комиссии он из-за излишней храбрости стал отвинчивать какой-то взрыватель. Последовал взрыв: Боба отвезли в больницу. Он надолго ослеп. Всё его лицо было в чёрных мелких точках, как бы в пороховых крапинах. Но всё это прошло «как с белых яблонь дым». Только навсегда остались эти чёрные точки, и одно нижнее веко немного некрасиво отставало от глаза. Но сам Боб остался таким же, каким и был.

Когда я попал в ЛИИ, а потом на фронт в дивизию, вместе со мной последовали Б.С.Вахмистров, А.Б.Юмашев и Г.Ф.Байдуков. Юмашев возглавил истребителей, Байдуков - бомбардировщиков, а Вахмистров - конечно, вооружение. Когда меня направили командующим в 3-ю воздушную армию, Вахмистров стал моим заместителем по вооружению. Юмашев также был назначен моим заместителем. Байдуков принял сначала штурмовую дивизию, а затем - корпус, вместе с которым стал гвардейцем.

На фронте Боб всегда был вместе со мной, почти так же, как и начальник штаба Н.П.Дагаев. Но на фронте у дорогого Боба неожиданно пошатнулось здоровье. Хотя он был старше меня на 10 лет, но... всегда бравый, энергичный, острый на язык и оптимистичный даже в минуты страданий. Состояние его здоровья потребовало госпитализации, затем - операции, а через год он скончался.

Как вспомнишь, какие рискованные полёты выполняли мы с ним и до войны и на войне... Как-то нас с ним на Як-7 чуть неожиданно не сбил немец... А смерть к нему подкралась из-за угла... Я постоянно его вспоминаю. Его оптимизм, остроты, поговорки, веру в мои успехи, нашу взаимную любовь и привязанность. Тяжело было расставаться с таким другом, но... судьба. В жизни много горького, но и хорошего...

(Сын Б.С.Вахмистрова - Глеб Борисович Вахмистров (1920-1994) - тоже связал свою жизнь с авиацией. Многие годы он проработал лётчиком -испытателем на Горьковском авиазаводе, стал Героем Советского Союза, заслуженным лётчиком-испытателем СССР.)

* * *

Отличным лётчиком был В.О.Писаренко. Я.И.Алкснис очень часто летал с ним, как со своим шеф-пилотом.

Писаренко работал вместе со мной в НОА. Поэтому я его хорошо знал. Парень он был развитой, приятной внешности, общительный, правда, с одним недостатком - страшно упрямый. Причём, упрям часто необоснованно. Например: сделал он свой маленький самолёт-авиетку, профиль крыла у которой был ни что иное, как... пластина! Все кругом уверяли его, что «наука поправа тобой». Нет, он всё-таки сделал по-своему. Авиетка его, тем не менее, летала, но со слегка провисшим хвостом.

Однажды с ним произошёл случай, схожий с моим, когда мне пришлось выпрыгнуть из самолёта в плоском штопоре. Писаренко предстояло проверить надёжность выхода из штопора истребителя «Хейнкель» (не помню точно марки). Способ выхода из штопора к этому времени был уже всем хорошо известен. Я наблюдал этот его полёт с Центрального аэродрома, стоя на крыле бомбардировщика ТБ-3. Самолёт Писаренко примерно с 2000 метров перешёл в штопор. Потом я увидел, что в 300 метрах от земли от самолёта отделился комочек - значит, Писаренко выпрыгнул. Но... парашют не раскрывается! Так он и скрылся далеко за ангарами, километрах в пяти от границы аэродрома. К месту происшествия немедленно выехали автомашины. Что же произошло? На шестом витке Писаренко поставил рули на выход из штопора, т.е. чтобы прекратить вращение. Однако самолёт продолжал штопорить. Подождав несколько витков, Писаренко решил выпрыгнуть с парашютом. Но не тут-то было. Кабина открытая, а оторваться от сидения, встать и сесть на борт кабины не хватает силы. Через несколько витков, он вновь предпринял попытку покидания самолёта, но снова не смог выпрыгнуть. Затем - третья попытка, и вновь - неудача. Думал, что уже конец, но в последний раз повернулся на сидении, встал на колени, перевалился через борт на животе и отделился от самолёта. В борьбе и волнении он даже сначала забыл, что нужно выдернуть кольцо парашюта, а когда вспомнил и выдернул его, парашют раскрылся так низко, что Писаренко сильно ударился о землю. К счастью, он лишь сломал ногу и остался жив. Вскоре он вылез из больницы и снова стал летать.

Как-то ему нужно было лететь вместе с П.Х.Межераупом (не помню точно - куда). Межерауп мужчина был солидный, за 30 лет, уравновешенный, неторопливый, рассудительный, но летал средне (я уже описал его полёт в Турцию). В этом полёте они вместе с Писаренко на двухместном самолёте встретили туман, преграждавший им путь. Погода была и до тумана плохой и дождливой. Вошли они на малой

высоте в туман и, зацепив за деревья, погибли. Вот так и проходит слава людей.

* * *

Владимир Коккинаки! До сих пор как будто вижу, как он, разогнав И-16, на высоте 100 метров летит с чуть заметным набором высоты и вдруг плавно переворачивает самолёт вверх колёсами, продолжая полёт на спине. Несколько секунд кажутся вечными... Затем он также медленно и плавно вводит самолёт в горизонтальный полёт. Вот так летал этот незаурядный человек и великий полёт!

Андрей Юмашев! «Увидел и победил!» Однажды он увидел, как итальянский лётчик-сдатчик на самолёте «СВА» совершил на взлёте «королевский вираж». После этого Юмашев первым прямо на взлёте блестяще воспроизвёл эту изящную и опаснейшую фигуру. Когда самолёт с взлёта начинает задираться, доходит постепенно до вертикального положения и продолжает входить в петлю, сердца у тех, кто смотрит, кажется, останавливаются... Люди хватаются за голову!... Но самолёт плавно вводится в вертикальный вираж и изящно завершает его переходом в горизонтальный полёт. Взлёт фантазии! Юмашев - художник воздушного творчества!

* * *

На фронте я встретил одного человека, оставшегося мне близким и по сей день: там начал работать у меня в качестве шофёра Геннадий Дмитриевич Раков. Это - настоящий русский самородок. Он всегда молчал, как рыба. Но не было случая, чтобы его машина отказала или у него произошла какая-либо поломка. В каких только условиях он меня не возил... Зимой, в туман, ночью, в гололёд он надёжнейшим образом доставлял меня до места назначения. После войны Геннадий Дмитриевич работал шофёром в Дальней авиации, и мы опять были вместе. Привязанность этого человека выразилась ещё и в том, что при моём переходе в Министерство авиационной промышленности он тоже перешёл в МАП. Долгие годы совместной работы вылились в дружеские отношения между нами. Впоследствии Г.Д.Раков, шофёр 1-го класса, много лет работал на машинах «Скорой помощи».

Если Раков осмотрел машину, сделал ей профилактический ремонт, можно быть совершенно спокойным и отправляться хоть на «край света»: его честность и добросовестность в работе безупречны. Ко всему он относился с чувством огромной ответственности. Особой

любовью у него пользовался мотор машины. И мотор, после того, как побывал у него в руках, можно было быть уверенным - не откажет.

У Геннадия Дмитриевича были не только золотые руки, но и золотая голова. Он мог починить часы любой конструкции и любого года выпуска, не говоря уж об электроприборах и прочих подобных вещах. Никто никогда его этому не учил: он сам, самостоятельно, изучал всё, что только попадалось ему под руку на его пути. Талантливый русский человек-самородок!

* * *

На фронте у меня было двое адъютантов. Очень интересные люди. Кто в Москве, хоть немного интересующийся лошадьми, не знает Анатолия Михайловича Лакса? На фронте мы с ним встретились случайно. Я узнал, что он - политрук в каком-то кавалерийском подразделении и выхлопотал его к себе, так как у меня при штабе было несколько лошадей. Эти лошади в любую погоду, днём или ночью, доставляли меня к командующему фронтом быстрее, чем любой вездеход. А.М.Лакс стал моим первым адъютантом и по совместительству - начальником конюшни. Этот человек - сама воля: он - хозяин положения в любой обстановке: и в скачке, и на службе, и дома. Отличный семьянин. Охотник и рыболов. С первого дня своей жизни (он - сын знаменитого и талантливого жокея и тренера Михаила Николаевича Лакса) он был приверженцем идеи чистокровной лошади и не расставался с нею до конца своей жизни, работая тренером на одном из конных заводов.

Моим вторым адъютантом был мастер спорта, конник-фанатик Александр Григорьевич Таманов. На всём свете найдётся немного людей с такой преданной любовью к лошади, к конному спорту. Честный человек, принципиальный, прекрасный семьянин, верный друг. Мы, конники, звали его «Саша Красивый». В шутку, конечно, хотя доля правды в этом была: в молодости Таманов был действительно красив - высокий, стройный полуармянин-полурусский, с прекрасной шевелюрой чёрных вьющихся волос и яркими голубыми глазами. Хорош он был и на лошади, которую он знал и ценил. Его находчивость в сложных рабочих или соревновательных ситуациях и воля - достойный пример для нашей молодёжи, отдающей себя, как и Таманов, до конца любимому делу.

Выезжая верхом, всегда сопровождаемый этими двумя фанатиками-конниками, я получал не только исключительную отдушину, но и был гарантирован в надёжном исполнении дела.

* * *

На службе в Дальней авиации у меня появился новый адъютант - Андрей Александрович Красовский, «Андрюша». Молодой лейтенант сразу произвёл впечатление человека, заряженного реактивной энергией, расторопностью и смекалкой. Перед ним, казалось, нет проблем, которые он не смог бы разрешить. Его познания охватывают самый широкий круг деятельности. Он безукоризненно исполнял служебные обязанности, и никакие затруднения не могли ему помешать выполнить любое самое трудное задание. Но он, благодаря своему человеколюбию, благородству и моральной чистоплотности, ещё всегда успевал помогать всеми силами всем просящим (достойным). Его энергия - это его потребность. Конечно, такая бешеная деятельность и чувство долга основательно сказались на его здоровье. У него уже был инфаркт. Но он не изменился и успевает всё и везде. Его просто нельзя не любить и не уважать. Мы с ним - друзья. Единственный его недостаток - его неуловимость. Дома его застать можно только тогда, когда он болен или же по праздникам. Его автомобиль, так же, как и он сам, прошёл сотни тысяч километров, но всегда на ходу. Ездит Красовский великолепно, а ориентируется в Москве так, что я уверен - ни один таксист не выиграл бы у него соревнования по знанию города. Теперь А.А.Красовский - полковник в отставке. Остаётся только пожелать ему доброго здоровья.

О СЛЕДУЮЩИХ ГЛАВАХ

Все следующие главы очень контрастны по содержанию. Однако во всех выражено одно моё стремление: призыв к осуществлению в жизни только полезного, положительного, необходимого и прекрасного. Я убеждён, что это - историческая потребность человека, тем более человека современности.

Если же у читателя в некоторых случаях возникнет несогласие с моими выводами, мыслями и убеждениями (а это неизбежно и вероятно случится), то всё же польза от моего писания уже в том, что читатель всё же задумается кое о чём. Пусть читатель думает по-своему, а мои убеждения шли и идут со мной вместе и перешагнули уже за 84 года. Они меня не обманули и поэтому пусть остаются дальше - разделёнными или неразделёнными.

О КОННОМ СПОРТЕ

Перед тем, как написать эту главу, я подумал: оправдает ли читатель её появление, и решил, что нужно и полезно высказать свою любовь к живым существам. Вернее, не просто любовь, а неукротимую неиссякаемую страсть с детских лет и до сего времени. Это потому, что они покорили моё сердце своей беспримерной верностью и преданностью. Они широко и многообразно полезны для всех, а к тем, кто их понимает - хорошо относятся. И за это люди их ценят и любят!

Посмотрите, как они обаятельны! Вот моя милая Бурёшка. Вот чистокровная лошадь - чудо искусства умеющих вести породу. Не только учёные мужи, любой жокей или наездник скажет вам: «Да, кровь - не вода!». А наша гордость - русская борзая! Она быстра, как выстрел, смела - до самозабвения. Основное в этой главе - отношение к живым существам и их облагораживающее влияние на человека. Люди, не любящие животных, производят отталкивающее впечатление неподнявшихся до уровня «непревзойдённого совершенства Вселенной», как я определяю человека.

* * *

В конце 1940-х годов условия работы как-то надолго оторвали меня от глубокой страсти, от контакта с лошастью. Но ничего не проходит бесследно... То, что родилось с детством, вспыхнуло вновь, превратившись в фанатическое увлечение.

Как-то раз я встретился на ипподроме с Евгением Николаевичем Долматовым. Мы разговорились, и разговор закончился тем, что он предложил мне пойти в конюшню, где показал интересную лошадь - молодого рысака, выбракованного из-за курбы, но очень способного. Его запрягли, и мы сделали на нём круг по ипподрому. С этого и началось, хотя русской породе лошадей-рысаков я предпочитаю метисов: они спокойнее, деловитее и резвее.

На ипподроме появились две интересные лошади, обе забракованные за малый рост (ниже стандарта). Это были Новый Петушок и Гаити (Дубровского конезавода). Новый Петушок был в укороть (и на крутом ходу) и поэтому почти всегда сбоил на резвой в поворотах, т.е. переходил с рысистого хода на галоп. А уж если он засбоит, то никакими силами удержать его было невозможно. На прямой же он не сбоил. С рядом идущей лошастью «кипел» и тянул так, что я, будучи тренированным тяжёлоатлетом, с трудом мог его держать. Все «тотошники» *(Имеются в виду люди, делающие ставки на тотализаторе.)* знали, что на Нового Петушка ставить нельзя: засбоит на повороте обязательно. Но я добился своего, работая на нём регулярно по принятому тогда методу.

Однажды были записаны две лошади: Новый Петушок, на котором ехал я, и другая, довольно крупная, способная лошадь, не помню теперь её клички. На разминке Новый Петушок вдруг дал сбой на прямой. Я разозлился и влил ему хорошего хлыста. Он ударил задом и попал в ферму моей «американки». Но, видимо, он почувствовал, что даром ему сбой не пройдёт.

Наконец был дан старт. Я занял бровку, а соперник пошел рядом, как поддужная. Петя начал сильно тянуть. Я его всё время успокаивал: «О-ля, хо-хо, о-ля». Входим в первый поворот. Я успокаиваю Петьку своим «о-ля», а конкурент идёт рядом полем и начинает чмокать, кричать и посылать лошадь, явно делая это нарочно, чтобы мой Петя сбил. Однако весь поворот прошёл удачно, без сбоя. На прямой ехали резво, соперник молчал: он знал, что на прямой ему не удастся ни обогнать, ни вызвать у Петушка сбой. Но вот и второй поворот. Конкурент голосом и хлыстом старался, чтобы Петушок засбоил во что бы то ни стало, а я ехал и только успокаивал Петю ровным спокойным голосом: «О-ля-ля, Петя, о-ля, хо-хо!». Представьте, впервые и этот поворот он прошёл без сбоя. Вышли на прямую, и мой соперник «завял». Петя кончил в отрыве, пройдя впервые дистанцию за 2 минуты 13 секунд. Выдача в тотализаторе была огромной... «Тотошники» рвали на себе волосы.

Хочу упомянуть, что для Нового Петушка и Гаити, ввиду их малого роста, для облегчения их бега я сделал специальную «американку»: оглобли были несколько короче, чем в качалках, принятых у нас на ипподромах. К тому же я предпочёл «американку» потому, что у неё выгоднее накат. Наездник сидит значительно ближе к лошади, чем в качалке, почти сразу за её хвостом, а это улучшает аэродинамику. Кроме того, центр тяжести у «американки» с наездником дальше от центра опоры колес. Это обстоятельство как бы снимает с лошади вес, так же, как у рикш в Китае и Японии. Колёса были сделаны с дюралевыми ободами, и вся конструкция экипажа весила всего 16 килограммов! Я сбросил 5 кг собственного веса и довёл его до 78 кг (при росте 184 см).

После этой езды я отказался от Нового Петушка и стал тренировать Гаити. Петушок был очень злобным, нервным рысаком. За ним мог ухаживать только один старичок, которого Петушок признавал своим хозяином. Злость его была настолько неукротима, что к его деннику никто не мог подойти: он скалил зубы, прикладывал уши и бил в дверь передними ногами. Старичок был настолько слаб и хил от старости, что казалось, работа по уборке лошади ему была еле-еле по силам. Однако он совершенно свободно и спокойно входил к Петушку в денник, скрёб его скребницей, чистил щёткой, разбирал по волосинкам его густой хвост... И Петушок, хоть и злился, но знал, что дед делает нужное дело и смирался совершенно. Во время его уборки было только слышно, как дед ворчал на него, произнося два-три слова, вроде: «Ну, ты, дуралей!»,

а то и ещё короче: «Ну, шельма!». Запас слов у старика был весьма ограничен. Но выразительности и содержания своим немногословием он достигал изумительных. Например, возвратившись как-то в обычный день после трота (*Тихая рысь. - Прим. М.М.Громова.*) (старик сам любил на нём ездить тротом), на мой вопрос, как чувствует себя Петушок, ответил с глубочайшей серьезностью одним словом, которое, однако, объясняло всё: «Вожжист!». Это означало, что лошадь сильно тянула и полна энергии. Самая длинная речь, которую я слышал от него, была сказана после моего удачного выступления на Петушке: когда я подъехал к нему в паддоке и соскочил, счастливый, с «американки», дед вымолвил: «Герой, по-геройски и проехал».

Гаити серой масти была добра, приветлива, доверчива к человеку и полна обаяния. Крупные глаза с длинными-длинными ресницами и длинная грива дополняли необыкновенную женственность. Если она лежала в деннике, то можно было осторожно войти в денник, и она, не вставая, вытягивала свою шею и губы, чтобы получить кусочек сахара. Во время бега она была на высоком элегантном ходу. Движения её были удивительно развязны, широки, свободны. Суставы отличались поразительной гибкостью. Во время бега её передние ноги, казалось, вытягивались от самой холки, а не от плеча, а задние во время отхлёста образовывали совершенно прямую линию. Её способность к резвости была удивительна. Каждую неделю на резвой она «подавалась» в резвости чрезвычайно. Я очень рад, что мне удалось Гаити, эту забракованную по росту лошадь, взять под своё покровительство и выявить её колоссальные способности: 2 минуты 6 секунд на Московской дорожке. А теперь мы получили, далеко не без её вклада, в наследство Гугенотку, которая стала дербисткой под управлением талантливой наездницы Аллы Михайловны Ползуновой.

В то время наездники и жокеи тренировали своих рысаков и верховых лошадей совершенно разными методами. В общем, по моим представлениям, рысаки работали более правильно, чем скакуны. Но, однако, я внёс свои коррективы как в тренировку рысака, так и, особенно впоследствии, в тренировку своей скаковой лошади.

Рысаки всегда за неделю до выступления делали разную работу, а за два дня так называемую размашку. Я размашку заканчивал коротким, но резвым броском. Тренеры же скаковых лошадей за неделю делали резвую работу, за два-три дня - размашку, но накануне соревнований у них была резвая пятисотка. Я считал это необоснованным, поэтому стал делать за два-три дня размашку, заканчивая коротким броском, и совсем не делал никакой резвой накануне выступления. Такая работа была ближе к работе иностранных тренеров и отличалась лишь тем, что к размашке прибавлялся резвый кончик, чего не делали иностранцы.

Тренировка лошадей заставила меня сильно задуматься над научными обоснованиями этой работы. Я досконально, как мог, изучил

физиологию. Внимательно прочитал основные труды К.М.Быкова (*Быков Константин Михайлович (1886-1959) - физиолог; исследовал влияние коры головного мозга на внутренние органы, химическую передачу возбуждения*) и, конечно, труды по современной физиологии. Изучил очень интересную работу ленинградского профессора Яковлева о биохимических процессах, происходящих в организме спортсмена во время работы. Во всех трудах я отчётливо видел влияние вида деятельности на морфологическую перестройку организма. Я сделал для себя вывод, что от функции зависит и форма (это было известно со времён Ф.Энгельса). Это взаимно определяющие два фактора.

Тяжеловес и чистокровная - типичные примеры того, как от разных видов деятельности могут развиваться соответственно разные формы. Первый - «сырой», с короткими, связанными движениями, вторая - «сухая», с длинными, захватывающими пространство движениями. Без знания биохимических процессов во время работы, я считаю, нельзя подойти обоснованно к правильному методу тренировки. Все мои изучения определили и тактику во время выступления лошадей, тренированных мною.

Кратко она сводилась к следующему убеждению: чтобы пройти дистанцию с лучшим для себя временем, нужно пройти её от начала до конца в ровном постоянном темпе (пейсе). Можно в начале дистанции начать чуть тише, затем идти ровно и выложить все силы в самом конце. Именно в этом и заключается секрет наивыгоднейшей тактики. Начать более быстрым пейсом - это наверняка пройти дистанцию хуже своих возможностей.

Я до сих пор отчётливо помню, как я выиграл на Гаити в призу с самыми резвыми лошадьми того времени. Николай Романович Семичев, один из ведущих старейших и талантливейших мастеров-наездников, ехал тогда на Згидном, который через некоторое время выиграл Дерби. Во втором повороте (последнем) я был рядом со Згидным. Мы с Семичевым «сидели в спину» двум отличным конкурентам. Я ехал с поля на втором колесе. В конце поворота меня начал обходить ещё один соперник, и я принуждён был взять вправо, чтобы не попасть «в коробочку». Это мне удалось. Я ждал только момента, чтобы выйти на последний бросок. Гаити обладала феноменальным броском в конце (если остальную дистанцию пройти на ней ровно). Я это знал и ждал. Со стороны трибуны казалось, что Гаити безнадёжно проигрывает, так как она шла полем, а конкурент впереди взял ещё несколько на себя, чтобы оттянуть назад, поэтому Згидный получил возможность выйти «на-ключ» и этим выиграть у Гаити и обойти своих соперников, которым он шёл «в спину». Но я помнил, что резвость в броске у Гаити - её непревзойдённое свойство. Казалось, сколько вы у неё «попросите» - столько она и отдаст своих сил. Так и вышло. При выходе на последнюю финишную прямую Згидный вышел «на-ключ» и явно стал обыгрывать своих конкурентов. Чтобы его не упустить, я тоже вылез из-за спины

своего конкурента, но полем. Достаточно мне было чмокнуть, как моя красавица сразу сравнялась с впереди идущими. Згидный и Гаити обошли своих соперников с двух сторон. Но когда я подкрикнул ей: «Хоу-дай, дай!», она в последний момент вырвала победу у Згидного. Со временем 2 минуты 8 секунд она закончила красивейшую борьбу, сделав без одиннадцати последнюю четверть.

Могу сказать только одно: ездить на Гаити было одно наслаждение. Казалось, сколько отдашь вожжей, столько и получишь от нее резвости. Незабываемое на всю жизнь чудо-животное. Однажды я попросил одного старого наездника сделать резвую на Гаити и сказать своё мнение о ней. Он проехал. Потихоньку слезая, бросив вожжи, старик промолвил в чисто русском стиле - немногословно и небрежно: «Безминутная лошадь!». Это высшая оценка знатока.

* * *

Но вот настало время и увлечения чистокровными скакунами.

Как ни прекрасна была Гаити и её брат Гилас, но чистокровная - это лошадь, непревзойдённая во всём мире. Это совершеннейшее творение человека в живой природе. Я ходил и высматривал вновь прибывающих на ипподром чистокровных. Наконец, мне приглянулась одна крупная, очень породная кобыла, и большой знаток лошадей Аркадий Абрамович Дорнер посоветовал мне её купить. Лошадь была «не в порядке» - только что переболела и была не тренирована, поэтому мне её и отдали. Приведя более или менее в порядок, её начали готовить к обыкновенным гладким испытаниям. Но она была очень нервна и плохо поправлялась. Мы с женой твёрдо решили взять её в спорт и совершенно избавить от ипподромовских звонков, переведя на другой характер работы, а главное, никогда не подвергать её никаким видам наказания и обращаться с ней только ласково и одобрительно. Кратко только скажу, что мы с женой своим воспитанием и тренировкой добились очень больших результатов и, почти не имевшего места в спорте, случая многогранного использования одной лошади чистокровной породы.

Диду поместили в конноспортивное общество «Пищевик» (после переименованное в «Труд»). Воспитание и обращение быстро и очень благотворно сказались на её «порядке». Первое выступление - и она выигрывает конкур молодой лошади. Дальнейшие её успехи оказались в руках её хозяйки Н.Г.Громовой, которая только одна на ней и преуспевала, как спортсмен общества.

В 1949 году у Диды родился жеребёнок. Его отец - вывозной из Германии (после войны) по кличке Фиделио - был великолепной спортивной лошадью. Несмотря на тяжёлое военное детство, он

хорошо восстановился в любящих руках тренера ДСО «Пищевик», моего бывшего адъютанта на фронте А.Г.Таманова и много лет приносил славу выступавшим на нём спортсменам, в том числе и Н.Г.Громовой (они с Фиделио стали чемпионами Москвы по троеборью).

Родословные у Диды и Фиделио были блестящими. Поэтому и жеребёнка ждали тоже интересного. Малыш воспитывался на природе - на даче великолепного конника-кавалериста старой закалки и прекрасного человека Петра Семёновича Волковского. Следуя за матерью, Фиделио II (так называли жеребёнка) играючи преодолевал небольшие препятствия. Когда он подрос, его, уже заранее продуманной, тренировкой занялся я сам.

Меня всегда увлекали генетика и селекция. А это был как раз подходящий случай. Немного отступлю от рассказа, чтобы остановиться на вопросе о наследственности. В мире людей известно, что после исследования мужчины и женщины, желающих иметь детей, можно предсказать, какой процент их детей унаследует генетические дефекты родителей (если таковые будут обнаружены). Однако с этической стороны такие обследования испытывают большие затруднения. Далеко не каждому можно объявить, что он является носителем болезни, которую он может передать своему будущему ребёнку.

Другое дело - с животными. Они - в более выгодном положении: любые их качества могут быть улучшены человеком на основе знания их родословных. Например, на одном из конных заводов у чистокровной английской лошади родился серый жеребёнок. Главный зоотехник - опытный селекционер - был ошеломлён. Он составлял план случной кампании и отлично знал, что все предки (минимум пятнадцати поколений) были только гнедыми и рыжими. Поскольку случай был исключительным, собрались знатоки и специалисты-селекционеры. Стали изучать «Студбуки», где зафиксировано всё прошлое родителей жеребёнка. И выяснили, что причиной появления серой масти оказалась серая кобыла в 25-м поколении!

Однажды один кандидат медицинских наук сказал мне по этому поводу, что это могла быть чистая случайность, мог родиться какой угодно жеребёнок, даже с белыми ушками. Но во всём мире известно, что чистокровная лошадь может быть рыжей, гнедой, вороной, с проточинами, со «звёздочками» во лбу, с белыми «чулками» на ногах и т.д., но за сотни лет никогда никаких вариантов в масти не бывало. Специалисты-селекционеры объявили: ни с того, ни с сего ничего не бывает, иначе были бы чудеса, а их не бывает. Никто никогда не видел чистокровной пегой масти, так же, как и не видел розового слона или зелёной зебры.

А вот ещё один интересный пример. В Италии своим высоким скаковым классом славился жеребец Рибо. Американские специалисты, изучив его родословную, были уверены в том, что он должен был

передавать свои качества потомству. Хозяйке Рибо был предложен «открытый лист», т.е. она могла вписать в него любую сумму. Но она отказалась это сделать и решила, что Рибо будет производителем в Англии, стране коневодческой культуры, а не в Америке. И впоследствии оказалось, что она поступила правильно, так как Рибо дал ряд блестящих скакунов. Вот так и ведётся порода.

На мою долю выпала интересная задача главного тренера. Изучение физиологии, биохимии дали мне основания построить тренинг несколько иначе, чем это делали тренеры, готовившие лошадей к гладким скачкам. Я никогда не делал перед соревнованием резвой пятисотки накануне. Основная резвая работа была за неделю; за два дня до выступления делалась размашка с очень небольшим «кончиком» (резвый в руках), а в остальные дни перед выступлением работали только лёгким кептером. Я пришёл к выводу, что резвые правильнее делать не одной длинной работой, например 1500 метров, а лучше дважды по 750 метров. Между первым и вторым репризом резвой передышка должна быть очень короткой по времени на рыси или лёгком кептере, так как нужно успеть в изменённом состоянии организма, далеко не полностью отдохнувшем, снова повторить резвую.

В этом и заключается смысл приобретения скоростной выносливости. Выносливости и надёжности преодоления любой дистанции без вреда для лошади. Пускать лошадь без резвых работ, особенно на длинные дистанции, так же, как и на кроссы или стипль-чезы - преступление. Она может пасть, что мне иногда приходилось видеть своими глазами.

Разительный и поучительный пример произошёл в обществе «Пищевик». Как я уже говорил, у Диды был жеребёнок Фиделио II-й, которого все прозвали по-русски Федькой. Я его готовил к кроссу. За неделю до выступления он сделал 3 пятисотки резвой. Каждая пятисотка разделялась тихой рысью, по 2-3 минуты, после чего снова следовала резвая пятисотка. Так готовился Федя. В то время тренером "Пищевика" был И.А.Жердев. Он готовил всех троеборных (*троеборье - вид конного спорта, в котором всадник на одной и той же лошади выступает три дня подряд, соревнуясь в первый день по выездке лошади, во второй день - по полевым испытаниям и в третий - в прыжках. - Прим. М.М.Громова.*) лошадей общества к этому кроссу. Он удивлялся мне: «Как это Вы за какие-то 45 минут работы с лошастью хотите пустить её в кроссе?»

В 45 минут входила, конечно, предварительная разминка кептером и затем, после резвых, шаг. «А вот я, - говорил Иван Акимович, - своих работаю три с половиной часа». Наступила моя очередь удивляться: он совсем не делал резвых работ своим лошадям!

На выступлении всё определилось: Федя великолепно прошёл кросс и через 10 минут мальчуган уехал на нем домой с Планерной в «Пищевик» за 8 километров, а лошади Жердева с трудом дошли до

конца кросса и их буквально еле выходили. Начальником школы тогда был полковник В.В.Беляков. Он был поражён контрастом подготовки моей и Жердева, и вскоре перешёл на мою систему подготовки.

Когда общество «Пищевик» переезжало на свою летнюю базу на станции Сходня, то резвые приходилось делать на рассвете на обочине (обочина была песчаная) Ленинградского шоссе, начиная от деревни Чёрная Грязь в сторону Москвы. Дида всегда так волновалась, что я боялся за хозяйку. Резвые были, конечно, опасны: слева - асфальт, справа - обрыв. Приходилось выжидать и выбирать момент, когда не было автомашин. Иногда резвые работы на Диде делал я. Вспоминая эти резвые, я и сейчас чувствую, как я сидел на лошади, сила которой непомерна. Она буквально стелилась на резвом галопе, и каждый её толчок в движении делал меня какой-то песчинкой во власти стихии. Незабываемые сказочные минуты. После неё я не мог ни на одной лошади получить хоть каплю удовлетворения. Понятно, что она легко всё выигрывала... Так, например, стипль-чез на 6000 метров Дида с Н.Г.Громовой выиграли с рекордным временем (это был их первый рекорд Советского Союза), и выиграли его через 2(!) дня после того, как стали первыми в женском многоборье.

* * *

Наша Дида выиграла конкур для молодой лошади, Всесоюзное женское первенство в многоборье, установила два рекорда СССР в стипль-чезах на 4000 и 6000 метров, была первой на Всесоюзных соревнованиях в барьерной скачке, вторично выиграла у лучших выводных лошадей под спортсменами ЦСКА стипль-чез на 4000 метров. А от выступлений с нею в стипль-чезе 6000 метров все отказались.

Наконец, та же лошадь была так успокоена, что выступала на ипподроме(!) в соревнованиях по высшей школе верховой езды. На том самом ипподроме, где раньше даже малейшие звонки заставляли её трепетать: так она была нервна. И в этом виде она была в числе самых лучших в стране.

Во всех этих видах спортивной деятельности Дида делила успех со своей хозяйкой, моей женой Ниной Георгиевной Громовой - мастером спорта, человеком, с малых лет до фанатизма полюбившим лошадь и конный спорт и, как говорится, прошедшим через «огни, воды и медные трубы» этого вида спорта. Когда Дида с Громовой впервые появились на старте стипль-чеза на 6000 метров с 18 препятствиями высотой до 140-150 см (а они до этого никогда не выступали в этом виде спорта), то меня не без ехидства спрашивали представители ЦСКА (самого сильного в этом виде общества):

- Михаил Михайлович, а Вы Дидочку, кажется, выставяете?

Я спокойно отвечал:

- Представьте,ставляю.

Дело в том, что Громова с Дидой выступали за ДСО «Пищевик», а ЦСКовцы тогда подали на старт отличную выводную лошадь, которая незадолго до этого стипль-чеза выигрышно проскакала и была в отличной форме. Это и давало моим противникам повод ехидничать. Они даже подали предварительную заявку о том, что они идут на побитие рекорда, который оставался недостижимым уже 12 лет. Осложнение пришлось пережить из-за того, что по Всесоюзным Правилам конного спорта женщинам не разрешалось принимать участие в соревнованиях по стипль-чезу, так как это связано с большим риском (опасностью) для жизни, а также с огромной физической и нервной нагрузкой. Пришлось Нине Георгиевне писать просьбу-заявление, главной мыслью которого было: никто не будет виноват, если с ней что-то случится. Судейская коллегия «сдалась».

Для Диды были сделаны специальные дюралевые подковы без шипов, но с бортиком, что гарантировало не только лучшее сцепление с землёй, но и большую безопасность при поворотах ноги.

После лёгкой разминки около конюшни (чтобы она не нервничала до безумия на ипподроме) Диду вывели под уздцы на старт. Эту нелёгкую задачу взял на себя мой старый друг А.Таманов. Тактику скачки Н.Г.Громова выполнила великолепно с большой точностью. Мною, как тренером, ей было сказано: вначале нужно постепенно отпустить лошадь, ведущую скачку (в течение первого километра) метров на сто; потом, где-то за два километра до финиша, нужно начать приближаться к ведущей лошади. А когда до финиша останется примерно 600 метров - сравняться с ней.

Скачка прошла как по нотам. Вела скачку Дрофа под мастером спорта. За 500 метров до финиша к ней подошел и главный конкурент - великолепный Глаз (ЦСКА) под мастером спорта Сафаровым. К ним присоединилась и Дида. Три лошади шли голова в голову. Дида шла с поля. После последнего барьера, при выходе из последнего поворота, когда до финиша оставалось метров двести, соперники взялись за хлысты, но Дида, услышав только «чмок» своей хозяйки, ушла от них сразу на несколько корпусов. Рекорд остался за Дидой и до сих пор никем не побит...

Около финишного столба недалеко от меня стояла Мария Григорьевна - уборщица-конюх Диды. Увидев, что Дида выигрывает, она, бледная, с расширенными до предела глазами, сжав ладони рук перед лицом, закричала не своим голосом:

- Дида... Дида... Дида! - и побежала встречать её в паддок.

После этого стипль-чеза Дида выросла в глазах знатоков до уровня очень высокого стайерского класса.

Прошло много лет. Много, очень много для таких воспоминаний, но до сих пор знатоки и свидетели этой скачки с интересом вспоминают

все перипетии этой борьбы на скаковой дорожке, а лошадь и её всадницу - с необыкновенным искренним теплом. Это согревает душу и оправдывает любовь к этому особому виду спорта, связанному с общением с живым благородным животным.

Дида пала, не дожив двух месяцев до 28 лет. Это - преклонный возраст для лошади. И всё же мы надеялись, что она может прожить дольше, если бы не инфекционный грипп, после которого она так и не смогла поправиться. Её хозяйка делала всё, что могла, чтобы облегчить своей любимице горькую старость.

Отрадно, что в конном спорте есть люди, которые понимали и разделяли наши с женой чувства и помогали нам. Я говорю о Георгии Тимофеевиче Рогалёве и Михаиле Сергеевиче Иванове - людях, преданных любимому делу и любивших лошадей.

Несмотря на пылкий нрав, Дида была так добра, что никогда не могла ни укусить, ни ударить человека. Мы выпускали её в сад на даче в необходимых промежутках для отдыха между спортивными выступлениями. Она гуляла среди яблонь, а наша крошечная пятилетняя дочурка отгоняла от неё мух веточкой орешника. Дида была большой лошадей, и представьте, это огромное, необыкновенно породное животное с удовольствием принимало такие услуги, а кроха получала удовольствие от приносимой пользы. Картина была более чем трогательной и прекрасной.

Увы, всё - в прошлом, но есть в нём сказочно-прекрасное, незабываемое, то, что вспоминается с необычайным, но трудным волнением.

* * *

Поделюсь и об очень серьёзном пережитом мною моменте, воспоминание о котором, увы, вызывает другое чувство - чувство глубокого разочарования в некоторых людях. Недаром говорится: «чем больше я узнаю людей, тем больше нравятся мне животные». Иногда это бывает к месту. Я имею в виду конфликт, который произошёл между мною и Василием Иосифовичем Сталиным, в то время командующим ВВС Московского военного округа и основателем конноспортивной команды ВВС.

В обществе «Пищевик» как-то проводились соревнования по преодолению препятствий в манеже. Их выиграл чемпион СССР Е.Л.Левин на своей любимой кобыле Верниси. По окончании соревнований я предложил поднять все препятствия на 5 см и вызвать на соревнование другого участника с моим Федькой. Судейская коллегия согласилась (так же, как и Левин). Всем было интересно, подобное устраивалось впервые. Федя прыгал первым, управляемый

мастером спорта Татьяной Куликовской (самой способной и самой лёгкой по весу прыгуньей). Он прошёл все препятствия, в том числе и самые высокие (по 145 см) чисто. Раздался, естественно, гром аплодисментов. Дело в том, что Феде тогда было только 2 года! Победитель соревнований сбил 2-е и 3-е препятствия. На этом соревнование и закончилось.

Соревнование-то закончилось, но не закончились его последствия. Василий Сталин в то время был председателем Президиума конноспортивной Федерации СССР. Когда он услышал о моём успехе, то дело повернулось следующим образом. Надо упомянуть, что он не переносил, чтобы кто-то делал что-то лучше его (в чём бы то ни было). Немедленно был созван Президиум, на который я был тоже приглашен. Вася, в расстёгнутом кителе (он был генерал-лейтенантом авиации), расхаживая по кабинету, стал объяснять мне, что я занимаюсь истязанием малолетних животных. При этом был представлен снимок одной из задних ног Фиделио II-го, говоривший как будто бы о каких-то отклонениях от норм. Я ответил, что считаю свой метод прогрессивным и правильным. Тогда В.И.Сталин предложил высказаться всем членам Федерации. Все эти люди бывали у меня дома, со всеми я был в самых лучших отношениях... И что же я услышал из их уст?! Меня буквально «поливали» такими красками, что я не только не верил своим ушам, а даже не мог представить себе, что это те же самые люди (да ещё многие с партийными билетами)... Настолько беспринципно они себя повели.

Что же говорил Вася?

- Выходит, один Вы идёте в ногу, а все остальные - не в ногу?

Я твёрдо ответил:

- Да, я думаю, что так, и думаю, что призову на помощь науку.

- Может быть, Вы ещё пойдёте жаловаться моему отцу?

- Если будет нужно, то пойду.

Заседание было прервано. Вскоре последовал приказ Василия Сталина: арестовать лошадей Громова (т.е. Диду и Федю).

Фиделио II-го арестовать успели, а вместо Диды по ошибке увели из конюшни «Пищевика» похожую по экстерьеру на Диду Победу. Ошибку военные обнаружили не сразу. Когда вечером адъютант Васи в сопровождении солдат вернулся в «Пищевик» за Дидой, то там он нашел мою жену, которая, узнав о происшедшем, не выходила из денника Диды в ожидании следующих событий. На требование военных открыть дверь денника, она ответила решительным отказом.

- Вы что, не знаете, от кого исходит приказ? - В вопросе звучала явная угроза.

- Догадываюсь. Но лошадь возьмёте либо силой, либо если представите письменный документ, подписанный Василием Иосифовичем.

Потоптавшись, военные ушли, а жена устроилась спать на сене в ногах у Диды. Так они прокоротали ту ночь. На рассвете, подседлав Диду, Нина Георгиевна покинула конюшню и уехала на дачу за 30 км. Молодец! Горжусь и преклоняюсь перед её поступком, смелостью, находчивостью и характером.

Нужно отдать должное и тем конюхам и спортсменам «Пищевика», которые оказались свидетелями описанного события. Во-первых, когда на конюшню пришли военные и объявили о цели прихода, то дежурный по конюшне отказался показать, где стоят Дида и Федя; во-вторых, когда военные уводили из конюшни Победу вместо Диды (они стояли рядом), никто, как говорится, и «глазом не моргнул», так все были возмущены произволом, хотя и побаивались Васи.

На следующий день я вернулся в Москву из командировки и узнал обо всём этом. Я немедленно поехал в Министерство авиационной промышленности, зашёл в один из кабинетов одного из заместителей министра и позвонил К.Е.Ворошилову (*В описываемый период К.Е.Ворошилов был заместителем председателя Совета министров СССР.*), который очень хорошо меня знал, а я его очень любил. Дозвонившись до него, я сказал:

- Климент Ефремович, я никогда к Вам не обращался с просьбой. Примите меня, пожалуйста: дело простое и несложное.

- Ну давай, приходи скорее, - был ответ.

Придя, я доложил ему суть дела. Он нашёл все мои действия правильными (не буду приводить все подробности разговора). После этого он снял телефонную трубку и позвонил Семёну Михайловичу Будённому (*Будённый Семён Михайлович (1883-1973) - Маршал Советского Союза, трижды Герой Советского Союза; в описываемый период - командующий кавалерией Советской армии и заместитель министра сельского хозяйства по коневодству.*) (главному коннику страны). Пересказав ему существо дела, Ворошилов сказал:

- Что же это такое: сегодня - лошадей забрали, завтра - детей, а потом жену уведут? Вот что: лошадей немедленно освободить, а Громов завтра тебе позвонит. Ты его прими, и чтобы всё было в порядке. А с Васей я поговорю.

Ворошилов позвонил Василию, но тот приехал к Клименту Ефремовичу только часа через два, так как нужно было «привести себя в порядок».

Интересно, что когда я обратился к президенту Академии сельскохозяйственных наук Т.Д.Лысенко (*Лысенко Трофим Денисович (1898-1976) - Герой Социалистического Труда, академик, создатель псевдонаучного «мичуринского учения» в науке. В результате его деятельности были разгромлены научные школы в генетике, ошельмованы честные учёные, затормозилось развитие биологии и сельского хозяйства.*) (а он тогда считался одним из самых передовых и прогрессивно настроенных учёных), то он, выслушав меня,

безапелляционно ответил, что я прав и что новые изменения даже у ног лошади могут рассматриваться, как прогрессивные естественные изменения. Я изложил ему свои взгляды, заключающиеся в следующем.

Чем раньше начинается совершенство человеком живой природы, её переделка, тем эффективнее результаты. Воздействие, начиная с рождения жеребёнка, должно быть целесообразным. Фиделио II с самого раннего возраста жил на природе и следовал на прогулках за своей матерью Дидой по различной пересечённой местности. Ему уже тогда приходилось переходить ручьи, перепрыгивать через канавки, лежащие поперёк дороги, поваленные деревья и т.п. Когда ему было шесть месяцев, я ставил для него в манеже небольшие препятствия простейшего вида и он, бегая на свободе, с удовольствием прыгал через них, поощряемый кусочком сахара. Постепенное усложнение барьеров выработало в нём великолепную технику преодоления препятствий. Он никогда не тратил сил больше, чем это было нужно в том или ином случае, как бы «облизывая» препятствия, а не перелетая через них «с запасом», как говорят конники.

В полтора года его подседлали. К седлу его приучали осторожно, с тем, чтобы новые ощущения (не очень приятные, надо думать!) не вызвали бы у него бурю протеста. При объезде молодых лошадей это часто случается. Я считаю, что человек должен это делать так, чтобы не травмировать психику животного и не вызывать у него неприятных ассоциаций в будущем. В течение нескольких дней я расхаживал с ним рядом, приучая его к правильной реакции на повод. Когда жена осторожно села на него, он воспринял это, как норму, как хорошо объезженная лошадь. Поездив минут пять, жена слезла с жеребёнка, огладила его, дала кусочек сахара и... дальше всё пошло очень просто.

К одному году и 10 месяцам он, не задумываясь, прыгал под всадником - мастером спорта Куликовской - любые конкурные препятствия. Первые же его выступления вылились в блестящий фурор, но... кто бы мог подумать, что даже хорошее может быть воспринято патологически? Видимо, воспитание Васи было передано отцом в неподходящие руки!

А вот что произошло у Лысенко. Выслушав меня, он позвонил в секретариат Г.М.Маленкова (*Маленков Георгий Максимилианович (1902-1988) - государственный деятель, в описываемый период - заместитель председателя Совета Министров СССР, курировавший вопросы сельского хозяйства.*), но того не оказалось на месте. Тогда Лысенко передал по телефону: «Скажите товарищу Маленкову, что Громов в своём деле прав, а его противники - консерваторы». Но он не знал, кто эти консерваторы (я ему не сказал). А когда он это узнал, то отказался от дальнейшего участия. Но, к счастью, всё стало на свои места. Тем более что Вася, после свидания с Климентом Ефремовичем, снова созвал Федерацию конного спорта СССР, на которой при мне объявил всем: «Михаил Михайлович оказался прав, а мы - неправы».

После этого все участвовавшие до этого в моём обвинении стали снова любезны со мной, ласково здоровались, как ни в чём не бывало.

Но осадок от всего этого оставил глубокий след в моём сознании и лежит тяжёлым бременем неизгладимо.

ОБ ОХОТЕ И ПРИРОДЕ

Я задумался: а стоит ли вообще писать о таком атавистическом увлечении, которое не всем современным людям понятно. Люди, выросшие (иногда поколениями) в городе, вообще не представляют себе, что это занятие может быть страстью, увлечением. Я знаю, например, что на вопрос: «Любите ли Вы собирать грибы?» некоторые совершенно равнодушно отвечают: «Нет, никогда их не собирал и не собираюсь этим заниматься». А ведь есть и другие, у которых при виде коричневой шляпки в траве вспыхивает радостно-волнующее чувство, которое порой невозможно выразить словами.

А кто же не знает, что собирать землянику, раздвигая душистую, свежую, цветистую траву руками и видя усеянное зрелой ягодой местечко, - не только удовольствие, а радость жизни?! Что может быть волшебней запаха земляники?! Кто может отрицать это? Когда понюхаешь только что набранную землянику, то кажется, что нет на свете и не может быть лучше запаха. Чудо свежести и улады ароматом! Я помню и сейчас, как, набрав целую кринку земляники на полянке возле молодого березняка, сам не зная почему прилег в пахучей траве на спину и смотрел в синее небо, по которому плыли ранние небольшие кучевые облака; слушал, как трещат кузнечики. А иногда надо мной порхали бабочки и мне тогда ничего не хотелось - я был в упоении. Я вспомнил этот случай по ассоциации. Когда я был уже взрослым, один музыкальный педагог мне рассказал, что П.И.Чайковский, лёжа как-то в траве и глядя в небо, почувствовал вдохновение и написал «Романс для фортепьяно фа-минор, сочинение 5-е», посвященный Дезире Арто (он был в неё влюблён).

А кто же не собирал лесной малины, припрятав в землю кринку деревенского молока? О, люди города, за праздничным столом, в табачном дыму так много высказывающие пожеланий здоровья и счастья! Ведь не говоря о силе впечатлений и смене настроений, наблюдение за живой природой, изучение её живого мира обогащает душу, развивает ум, повышает интеллект. А какие волнующие настроения - манящие, зовущие, томящие неразделённостью чувства?!

Несмотря на разные мнения, я решил всё же написать о своём отношении к охоте и участию в ней, тем более что «из песни слова не выкинешь» - книга-то озаглавлена «На земле и в небе», а мне часто

приходилось охотиться «на земле». Думаю, что эти занятия и увлечения, если не многое, то всё же кое-что раскрывают в психологическом облике людей и, разумеется, оставляют в нём след творческой мысли. Поэтому я и написал эту главу.

Давайте вспомним И.С.Тургенева, его «Записки охотника». Если читатель внимательно прочитал главу о моём детстве, то он вспомнит, что ружьёцо я получил в руки уже в семь лет. Это было начало, породившее страсть. Я начну не с самого интересного для малосведущего в этой страсти.

Лет 17-18-ти я как-то ненадолго, всего на 2-3 дня, навестил своё родное Терёбино, прихватив с собой своё малокалиберное ружьёцо. Собираясь домой, я уложил вещи, смазал и упаковал ружьё и пошёл проститься с родными местами природы. Обходя рощу, что недалеко от дома, я увидел с высокого обрыва, сквозь кустарник, сидевшего на речке селезня, который меня не заметил. Что делать? Разные люди в этом случае поступили бы по-разному: один, не утруждая себя ничем, взглянул и прошёл бы мимо дальше, не обратив внимания вообще; другой - вспугнул бы птицу... А я? Конечно же, я не мог пройти мимо... Во мне вспыхнула страсть, аж «мурашки» пошли по телу.

Я неслышно удалился. Прибежал домой. Распаковал ружьё, протёр масло (иначе не будет точности в выстреле). Вернулся. Подкрался. Селезень продолжал сидеть... Выстрел - и удача... Вернулся домой, вычистил и смазал ружьё, снова его запаковал.

Страсть непреодолима. Уж если я загорелся страстью, то не только не поленюсь, но и преодолею что угодно с великим терпением и настойчивостью. Но при этом строгость к себе, контроль, анализ своих поступков всегда со мной, кроме одной страсти, которая «законов всех сильней». Но это просто к слову.

Но настоящая охота началась для меня примерно с 1935 года, когда я встретился с одним блестящим охотником, изумительным стрелком, большим, едва ли не уникальным знатоком охотничьего оружия - Вячеславом Константиновичем Радченко. Он-то меня и соблазнил поехать вместе с ним на охоту. Он был в то время начальником охотничьего хозяйства, поэтому места охоты ему были хорошо известны. Эти выезды оставили во мне неизгладимое впечатление. Только настоящему охотнику доступны и понятны чувства предвкушения при сборе на охоту накануне отъезда. Это предвкушение очень похоже на вдохновение.

В те времена дорога на Переславль-Залесский (*город в Ярославской области.*) была покрыта булыжником и до того избита, что ехать на автомобиле можно было лишь со скоростью не более 30-40 км/час. До Загорска природа не привлекала особого внимания. Разве лишь перед самым городком она ласкала наш взор. Проезжая это историческое место, невольно чувствуешь, как волнуют события, связанные с давно ушедшем временем.

За Загорском начиналась наша удивительно живописная русская природа. Особенно она восхищала золотой осенью. Тогда казалось, что едешь дорогой, ведущей в рай. Прямая дорога далеко проглядывалась: то круто спускаясь, то поднимаясь, она уходила как бы в таинственную даль, сама разукрашенная по сторонам желтеющими берёзами, кое-где вкрапленными красными осинками и, видимо для контраста, редко попадающимися тёмно-зелёными елями. Но особый колорит, восхищая взор, придавали дубы - то червонного золота, то величавые, буровато-хмурые. И вот наконец, между 101 и 102 километрами от Москвы, с левой стороны дороги, поражая манящей красотой, появлялся песчаный карьер, обрамлённый золотой осенью. Непередаваемой красоты уютное место в русском стиле. Это - традиционный небольшой привал охотников, передышка от дороги. Здесь они, любясь природой, выпивали и закусывали, предвкушая приезд к замечательному егерю - Герасиму Журавлёву. После отдыха около карьера трогались дальше. И когда волшебным образом осенними красками дорога заканчивалась подъездом на пригорок, то перед вами внизу вдруг открывался Переславль-Залесский, а слева от него - Плещеево озеро со слегка желтеющей отмелью. За озером раскинулся рыбачий посёлок, вдали на горе виднелись старые монастыри, а за ними дальше - лес, дремлющий в синеющей мгле. Тут окружающая природа преподносила такое величие, такую красоту русской величественной картины, поражающей грандиозностью и широтой просторов, что захватывало дыхание. Невозможно не остановиться, не налюбоваться и не насладиться чарующим видом, наполнявшим душу вдохновенными переживаниями. Волновали чувства, навеянные давней, ушедшей в века историей. Невольно вздохнёшь полной грудью и подумаешь: «Я - человек!» - и жизнь оправдана!

Описывая Переславль-Залесский, я невольно припомнил один случай в моей жизни: художница де Ля Босс писала мой портрет (теперь этот портрет - лучший из лучших в Научно-мемориальном музее Н.Е.Жуковского), а в это время её супруг, красивый старик, академик Кардовский (*Кардовский Дмитрий Николаевич (1866-1943) - художник, заслуженный деятель искусств России, известный иллюстратор; М.М.Громов ошибается, называя его академиком.*), сидя в кресле и вспоминая Переславль-Залесский, рассказывал интересный эпизод из их жизни.

Сидели они как-то на берегу Плещеева озера в рыбацком посёлке на террасе, любясь пленительной картиной русской природы. В дополнение к волнующей красоте на столе стоял русский самовар. Его шум, парок и запах угольков, порой доходящий с дохнувшим случайно ветерком, невольно всколыхнули в душе чувства, которые заставили Кардовского воскликнуть: «Эх, не хватает только русской тройки!». И надо же случиться, что в это время появился почтальон, ехавший на тройке.

Какие непередаваемо красивые минуты жизни мелькают порой. Невольно думается, как нужно уметь ценить даже минуты жизни, вызывающие чувство прекрасного.

Насладившись видом, трогаешься дальше, с еще неулёгшимися и неостывшими впечатлениями, и как-то не замечаешь непривлекательной картины города. И вдруг вновь приходится останавливаться. Почти рядом с дорогой стоит чудо старинной русской архитектуры - небольшой храм (насколько помню - XVI века). Когдаходишь в него и смотришь вверх, то удивляешься, каким образом могли люди в то время сделать этот купол? Но что совершенно поражает, так это акустика. Даже в простом разговоре голос окрашивается чудодейственным звучанием необыкновенной красоты. Слушаешь и поражаешься... Да! Поневоле, даже в записанных на пластинках рахманиновских церковных произведениях, слышен этот изумительный акустический пафос. Нет пока таких зданий, с такой особо прекрасной акустикой, где музыка или голос прозвучали бы с таким величием и силой очарования, как можно услышать в древних храмах.

При выходе из храма можно видеть остатки крепостного вала, когда-то окружавшего город.

Простившись с этой глубокой стариной, интерес постепенно переключается на нетерпеливое предвкушение приезда в деревню Конюцкое к Герасиму. Теперь уже недалеко. В 14 километрах за Переславль-Залесским, чуть не доезжая моста через речонку Нерль, в одном километре вправо от дороги, с пригорка видна деревня Конюцкое. Но попасть в деревню непросто. Просёлок на половине дороги, поперёк её, протекает ручеёк. Мостик через него сломан и кругом валяются доски и 2-3 брёвна. Обычно все ездят правее, прямо через ручей по торфяной грязи. Всё зависит от погоды: повезёт - можно проскочить. Но автомашина, приняв грязевую ванну, после этого бывает сама на себя не похожа, и потребуется немало ведер воды из колодца, чтобы привести её в нормальный вид. Правда, иногда предупреждённый заранее письмом Герасим встречает гостей с топором и пилой уже у самого моста и подготавливает его для проезда. Это значит, что вам повезло: письмо было получено вовремя, и все улыбаются удаче. По приезде еле выходишь из машины, разминая ноги и всё тело.

Наконец-то, хорошо знакомая, давно забытая тишина, нарушаемая лишь пением петухов, гоготаньем гусей, мычанием телёнка, ласкает слух. Словом, попадаешь в родные объятия милой душе деревни. Это не дача с радио, магнитофонами и соседями.

У Герасима хороший дом. Сначала все вносят свои вещи и ружья в большую, светлую, чистую комнату. На стенах развешаны портреты предков и родных хозяина. Возле стен несколько кроватей для приезжих и один комод. На нём - керосиновая лампа, подсвечник,

будильник и портреты. В середине комнаты - большой стол, на котором всё приготовлено для гостей: шумит самовар, возле него - горшок с топлёным молоком, подёрнутым розово-коричневой пенкой. Молоко такого вкуса можно получить только из русской печки. Окраска же этого молока... Нет, не берусь описывать ни его цвета, ни вкуса - это доступно разве только самому Н.В.Гоголю. Хотя топлёное молоко обычно подаётся лишь к чаю, но невозможно удержаться, чтобы не выпить сразу целый стакан. Хозяйка ставит на стол кринку сырого молока, только что принесённого из погреба. Не надо владеть сильным воображением, чтобы вспомнить его вкус и вид. Добраться до самого молока не так-то просто: оно сверху прикрыто такой соблазнительной густотой, с которой трудно сладить. Но уж если кринка попадала в мои руки, а рядом бывал кусок чёрного хлеба, то ни от того, ни от другого ничего не оставалась, кроме разве что ощущения, с которым сразу идти на охоту было невозможно. Да простит мне читатель, я с малых лет воспитан на молоке и предпочитаю его до сих пор любому напитку. Обмен впечатлениями с хозяином за столом затягивался из-за привезённых ему «лакомств» городского происхождения.

К нашему приезду к нему обязательно заходил его постоянный приятель, который всегда был весьма рад нашему приезду и участвовал в общем разговоре, а за трапезой не прочь был вкусить и «угощения». Невозможно не сказать несколько слов о хозяине - Герасиме и о его приятеле. Последнего все знали только по прозвищу «Святой». Первый был Хорь, а второй - настоящий Калиныч.

Герасим был настоящим полновластным хозяином в своём доме. Он всегда был женат. Отличный организатор и в доме и на охоте. Заранее им ставились шалаши, предусматривались и подготавливались места остановок. При переходах через ручейки он клал дерево и прятал в кустах посошок для надёжности перехода. Словом, всё у него было предусмотрено. В кожаной сумке у него всегда была сухая береста, спички, махорка, стакан, чай, хлеб, сахар и пр., к ремню прикреплен неизменный чайник из красной меди. Этот чайник, подвешенный на перекладине между двумя рогульками, воткнутыми в землю, быстро закипал на костре. Но с кем не бывает «случая». Герасим однажды «оскандалился». Приезжаю я к нему. Разговорились и выяснилось, что шалаши на тетерева не поставлены. «Как же это так?» - спрашиваю. «Да как, Михал Михалыч... Как у нас, у русских, бывает - всегда две причины - лень да некогда». Сам Герасим был отличным охотником, стрелком и знатоком всех повадок и особенностей психологии как птиц, так и зверей.

«Святой» получил прозвище, во-первых, потому, что был всегда холостяком, а во-вторых (и это главное) потому, что выше его сил и убеждений было срезать с живого дерева веточку или что-то сломать; он не мог стукнуть по голове рыбу, чтобы она уснула или свернуть шею подранку, что с искусством проделывал Герасим. Костёр он разводил

только из сухого хвороста. Никакого ножа с собой он никогда не носил. На охоте же это был отличный гребец. А как он умел с шестом находить убитую дичь! Ни одна собака не могла бы этого сделать лучше. Он пробирался среди зарослей по слежавшемуся камышу. Это опасно, можно провалиться и нужно обладать навыком и ловкостью это проделывать, нащупывая шестом надёжные места для продвижения. Но дичь он находил просто блестяще. При всех его психологических особенностях и будучи верующим, он любил и готов был разбиться «в лепешку» за «угощение». Прозвище своё он оправдывал и своим внешним видом: представьте себе лицо русского мужика с карими глазами, а главное - с каштановой бородой такой величины и формы, что она могла вызвать зависть у кого угодно.

Выпивали оба мужичка «с разумом». Что Герасим, что «Святой» никогда больше 150 граммов за один приём не принимали, иначе, говорили они, делают только дураки. Но без 150 граммов работать, как они считали, нельзя. Вот выпьешь - и хорошо. После «закуски» они угощались 4-6 стаканами чая. На охоте, через каждые 4-5 часов, всё повторялось, но работа их шла блестяще. Герасим и «Святой» так умели грести, что даже любая, самая чуткая птица не могла их услышать.

А теперь о самой охоте. Обычно она (весной) начиналась днём, после небольшого отдыха по приезде. При выходе из дома я брал ружьё и патронташ, а Герасим - всё необходимое для того, чтобы провести день и ночь в лесу на берегу реки, а длинное утро следующего дня - для возвращения домой по течению.

Дом Герасима стоял на пригорке. Поэтому нужно было спуститься к реке, пройдя метров 250-300. При спуске разговоры могли вестись только шёпотом и то только до реки: там уже ни стукнуть чем-либо, ни разговаривать нельзя было. То, на чём надо было плыть, называлось «коняшкой». Это два выдолбленных дерева, соединённых поперечными досками. На передней доске лежало сено из осоки или солома, так как сидеть приходилось долго. На эту переднюю попереченку садился я - охотник с ружьём, а на корме - Герасим. Стоя с одним довольно длинным веслом, он отталкивал «коняшку», и охота начиналась уже сразу возле деревни.

Можно было плыть либо вверх по течению, либо вниз. Вверх было интереснее. Герасим, зная и учитывая повадки уток и направление ветра, так бесшумно грёб, что подавал на выстрел дичь с удивительным искусством. Вначале внимание моё было всецело мобилизовано на ожидание характерного шума, с которым срывались утки. Страстного охотника, особенно поначалу, этот бурный шум среди полной тишины, нарушаемой лишь чуть слышным, внезапно набежавшим ветерком, будоражит больше всего. Какой контраст - все эти звуки и шумы на реке после грохота городской суеты, забот,

непрерывных смен настроений. Чувствуешь себя утонувшим в объятиях волшебницы природы.

Но вот минули мост. Дальше речонка вилась между кустарниками ольхи и камыша. Совсем смолкнул шум дороги. Вдруг Герасим тихонько настораживает меня своим «ш-ш-ш!». Проходим узенький проток в камыше и перед нами - первое плесо. Через несколько секунд - хлопанье крыльев и шум: взлетает селезень-кряква. Выстрел! Удача. И снова тишина... Нервы успокаиваются, настроение резко меняется. Внимание привлекает уже само плесо, оно кажется очень простым: окружено высоким камышом, кое-где растут кустарники или стоит отдельным деревом ольха. А всё же есть что-то чудесное и необыкновенно красивое в этом. И тишина... Но это только начало. Теперь мы входим в узкий коридор среди камыша значительно выше человеческого роста. Он долго тянется и успокаивает своим однообразием. Вдруг остановка. Оказывается, Герасим остановился, чтобы вынуть рыбу, попавшуюся в поставленную им сетку.

Пройдя этот камышовый коридор, я вижу начало длинного плеса. Оглядываюсь, Герасим грозит мне пальцем. Всё ясно: значит внимание...

Я не буду далее повторять моменты охоты, но не могу не поделиться сменой впечатлений от поразительных видов в природе. Становится понятным, откуда пошли прелести мрачной, чёрной воды Левитана... Среди этой чёрной глади - вдруг островок какой-то зелени и рядом с ней мелкие тёмно-голубые цветочки. Дунул ветерок, и упавший жёлтый сухой листочек, скользя по поверхности глади, спешит к ненаглядным голубым крохам. Забываешь, что ты на охоте - так сильно переключается настроение от блуждающего внимания.

А вот и первая остановка, чтобы просто размять ноги. На сухом берегу - громадная мохнатая ель. Крошечная полянка среди мрачного девственного леса. На поваленном, почти сгнившем дереве греется на солнце ящерица. Мы не понравились ей, и она быстро спряталась.

Через несколько минут плывем дальше. Герасим предупредил: «Сейчас будет длинное плесо. Тихо!». И действительно, не знаешь чему отдаться - природе или охоте. Справа - обрамлённая берёзами и редкими елями река, а слева чередуются берёзы, ивы, ольха. Зачарованный, забываешься. Только сильный всплеск и шум взлетающих уток молниеносно пробуждает внимание. Кончается плесо, и с левой стороны появляется чисто шишкинский пейзаж. Сухой берег, громадная старая сосна, небольшая полянка, окружённая берёзами и осинами. Это первое пристанище. Герасим разводит костер, а мне ничего не остаётся, как наслаждаться рябью, набегающей на зеркало плеса от коварного ветерка, да послушать, как шумит сосна, разговаривающая с этим ветерком. Смотришь, зачарованный, на воду, на отражённые в ней деревья в золотом осеннем убранстве и чувствуешь, как томится душа: просит и жаждет, чего-то ей не

хватает... Не хватает ей и томит её неразделённое чувство. Чувство прекрасного и шум сосны напоминает романс Рахманинова... «Цветы, да старая сосна, да ты, мечта моя...» Кажется, в этот дивный момент жизни взял бы тёплую руку и прижался щекой к щеке, чтобы сказать: посмотри, как прекрасна жизнь, она - миг, она коротка, но она оправдана!...

С грустью бреду к Герасиму. Подкрепляемся. Я на охоте не пил, а Герасим после 150 граммов, которые он закусывал колбасой, выпивал несколько стаканов чая. Восстановив таким образом энергию, он предлагал завершить последний этап.

Тронулись. Слева, вдоль берега, потянулся высокий дремучий лес, справа - кустарник, а потом - болота, излюбленное место быстрокрылых чирков. В этом месте речка была узкой и для взлёта уток неудобная. Зная их повадки, я как-то отвлёкся, ничего интересного не ожидая, тем более что природа вокруг была хмурой и непривлекательной. Вдруг слева раздался резкий шум полёта: с сосны слетела птица. Я только хотел вскинуть ружьё, как услышал выстрел... Признаюсь, я отвлёкся и для меня этот выстрел был полной неожиданностью. Непростительная ошибка для охотника! Герасим успел бросить весло, схватить своё ружьё и выстрелить по рябчику. Мне казалось, рябчик отлетел так далеко, что я даже не видел, где он и упал ли он. А Герасим молча пришвартовался к берегу, если так можно назвать большую кочку около дерева.

- Что ты? - спросил его.

- Как што? - тихо ответил он и молча побрёл с шестом по болотистому неприветливому берегу - то по воде, то перешагивая с кочки на кочку. Ушёл он далеко. Вскоре вернулся, а в одной руке - рябчик! «Да, - подумал я. - Вот что значит привычка». Герасим охотится в одиночку. Он всегда начеку, всегда готов к любой неожиданности, в любой обстановке. Молниеносная реакция, а результат - успех! Вот тут я ещё раз подумал: какая хорошая школа для лётчика-испытателя - повседневная жизнь, какая хорошая школа для него - охота! Всегда быть готовым к любой неожиданности, даже тогда, когда её и не ждёшь. Поругал я себя, огорчился. А Герасима похвалил, хотя он заслужил похвалы вдвойне. Мало того, что успел бросить весло и схватить ружьё, но ещё и (что совершенно удивительно и едва ли объяснимо) с такой быстротой так метко выстрелил после уже вторичного 150-граммового подкрепления... Но как я, проповедник умения надёжно владеть своим вниманием, т.е. всегда постоянно направлять его целесообразно и рационально, мог сам забыть об этом хотя бы на миг?! Да, это для меня - величайшая оплошность. Вывод может быть лишь один: психологический курок (особенно лётчика-испытателя) должен быть всегда взведён для выстрела в момент неожиданности в любой обстановке. Это был ещё один урок для меня. Я

пишу о нём с надеждой, что он кому-нибудь тоже пригодится. Правда, все об этом знают, но... обычно всегда забывают.

Я забыл упомянуть, что, кроме этих двух попавшихся по реке пристанищ, выйти из лодки нигде нельзя. Несмотря на лес и кустарник, сплошные, преимущественно торфяные, болота. Иногда плывёшь мимо кустарников чёрной смородины и каких-то цветов, названия которым может дать разве только В.А.Солоухин (*Солоухин Владимир Алексеевич (1924-1997) - писатель, воспевавший в своих книгах русскую природу и исторические традиции деревни.*). Он всегда описывает природу как настоящий ботаник. Не знаешь, что это - учебник, что ли? И всё ждешь романтики, но она закрывается писателем поразительным знанием названий.

Но вот и последнее пристанище. Маленькая сухая полянка. На ней слева - группа деревьев, закрывающих небольшое плесо. В деревьях - замаскированный шалаш для охоты с подсадной уткой. На полянке высится громаднейшая густая старая ель. Под ней разложена солома для ночлега и отдыха. Пока Герасим готовит ужин и чай, садишься в шалаш с подсадной. А с приближением сумерек в двухстах метрах от ели вскоре начинает тянуть вальдшнеп. Стемнеет - ужин у ёлки. Чуть заснёшь, а в час ночи Герасим будит. В километре с четвертью - глухариный ток. Тогда я ещё застал чудо-явление - ток до 30 глухарей. Среди мелкой кудрявой сосны, на кочковатом мокром месте пели красавцы-глухари. Когда их начинаешь различать в сумерках, подкравшись в песню, то не верится, что такая громадина ещё водится в наше время и может взгромоздиться на небольшую сосенку.

Некоторые читатели, особенно охотники, могут сказать: «Где же охота? Он пишет больше о природе». Да, пока я ещё ознакомил читателя с теми никогда незабываемыми необыкновенной красоты и разнообразия местами, которые невольно тревожат душу до сих пор. Когда их видишь, тогда душа полна желания чего-то ещё, жаждет, томится; ощущаешь какое-то неразделённое чувство, видимо, просто в отсутствии чарующего обаяния чуткой нежной женской души. Одиночество среди такой природы пробуждает где-то в глубине души смутное желание ответа. Вспомните Пушкина: «На холмах Грузии лежит ночная мгла, шумит Арагва предо мной! Мне грустно и легко, душа моя полна тобой - тобой одной». Вот где истоки вдохновения: они в чарующей, вечно прекрасной природе.

Конечно, я достоин упрёка, но что поделаешь с воспоминаниями и нахлынувшими настроениями! Перейдём лучше к самой охоте, к тем случаям, когда вспоминается всегда лучшее и, прежде всего, удача. Вот как раз я и хочу описать один из моих приездов с Герасимом к старой ели. Я только уснул под ней на сене после ужина, как вдруг слышу: «Пора, Михал Михалыч, выходить!». Темно. Герасим с перекинутой через плечо сеткой для дичи и ружьём стоял с тусклым фонарём в ожидании. Я взял свое ружьё, и мы тронулись к глухариному

току. Герасим шёл впереди, как проводник, я - сзади. Прошли метров 800, и фонарь был потушен. Ещё 400 метров шли уже потише. Да и идти было тяжело: ветки деревьев и кустарников впотьмах требовали осторожности, а главное - нужно было соблюдать бесшумность.

Наконец, Герасим стал приостанавливаться. На третьей остановке, он, перестав дышать (чтобы лучше слышать), поднял палец и указал на ухо: слушай, мол. Перестал дышать и я. И тут услышал лёгкое щёлканье, а за ним - песню. Сердце в такие моменты начинает биться чаще. Теперь - выдержка, терпение и неторопливость решают всё. Нужно ведь услышать начало песни, затем сделать 2-3 шага и обязательно застать конец песни. Это значит, вы уложились в тот момент, когда глухарь ничего не слышит. Пока он щёлкает, разглядываешь, насколько возможно, куда сделать ещё 2 шага, да так, чтобы не хрустнул сухой сучок, или не булькнула вода под ногой, иначе всё пропало. Направление песни в этот раз мне показалось левее обычного места тока. Но делать нечего, иду, вернее - подбираюсь потихоньку. Ещё совсем темно. Песню слышу как будто бы на таком близком расстоянии, что дальше идти страшно, нельзя, а глухаря не вижу. Вдруг он, хлопая крыльями, подлетел от земли вверх метра на полтора, и, снова чуть щёлкнув, запел. Тут только я понял, что он пел рядом с током, прохаживаясь по земле вперёд и назад, как бы по дорожке длиной шагов в 12-16. Он ходил прямо по земле, пел и изредка подлётывал, точнее подпрыгивал, хлопая крыльями, чтобы привлечь глухарку (подругу). Насладившись редкой картиной тока (пенья на земле), прижавшись к дереву, я держал ружьё, нацеленное на удобное для выстрела место. Наконец, когда стало чуть светлее, и я был уверен в прицеле, выстрелил в песню. Всё было кончено. Герасим шёл сзади шагах в 50-70. Скоро он тихо появился. Я стоял, тоже соблюдая полную тишину. Удовлетворённый егеря тихонечко вложил глухаря в сетку.

Минут через 5-7 мы услышали новую песню, на этот раз прямо по направлению обычного тока. Я снова пошёл в песню. Начало светать. Вдруг невдалеке слетела глухарка, а за ней - молчун. Я приостановился... Песня продолжалась, правда, после долгого щёлканья. Вдруг я услышал и увидел, как снова взлетели глухарка и молчун. Но певец так распелся, что неожиданно взлетел, сел на толстый сук сосны передо мной шагах в шестидесяти и, снова прищёлкнув, запел. Я выстрелил в песню, и глухарь упал. Видимо, это был главный певец. Я был тогда ещё недостаточно опытным охотником. Теперь я не могу себе этого простить...

Но что это? Герасим вдруг остановился и показывает мне направление, где пел ещё один. Я прислушался и поразился. Было уже почти светло. Двигаюсь в песню и помню, что у меня в ружье только один патрон дроби №4. Всё объяснилось: сделав четыре приближения в песню, я услышал как иногда квохчет глухарка. После её голоса начинает заливаться певец... Я, конечно, волновался, так как стало уже

настолько светло, что запела первая певчая птичка. Подойти надо было поближе, но страшно: можно спугнуть глухарку. Из-за этого путь мой удлинялся: я старался оставить глухарку в стороне, а время уже светлое. Но счастье мне во многом в жизни сопутствовало. Наконец, я поднял в песню ружьё шагах в 25. «Ну, - подумал я, - пой последний раз в жизни». Выстрел... и влюблённый бедняга погиб, не слыша выстрела... Редкая удача. Взять три глухаря за одно утро - это просто везение. Волнение! Какое волнение! Долго не успокаивающееся, продолжающееся ещё долго после окончания охоты на глухаря. Это была моя самая интересная и любимая весенняя охота. Она действенная и сильно волнующая.

* * *

А теперь - курьёз: то, что бывает только на охоте. Но это - не «охотничий рассказ», а подлинная действительность. Однажды В.К.Радченко, великолепнейший стрелок (о котором я уже говорил), я и ещё один отличный охотник, тронулись на серых куропаток. С нами был пойнтер Чарли. Эта собака была уникалом в смысле натаски. Её хозяин решил, что не убить птицу после стойки собаки охотник не имеет права, а поэтому Чарли делал стойку-подводку и после выстрела мгновенно бросался вперёд и приносил любую птицу. И вот мы втроём вышли на поляну, где водились куропатки. Вдали виднелся лесок. В районе охоты пустили Чарли и, представьте, он, через шагов сто, вдруг делает стойку! Мы идём рядом, все трое. Чарли дрожит от волнения. Подводка: взлетает стая - штук 50 куропаток в 30 шагах! Три дуплета - ни одна птица не упала... Чарли бросается вперёд, вынюхивает и... смотрит на нас с удивлением. Скандал! Он подбегает к нам. Хозяин огладил его и снова послал: «Вперёд!». Чарли пошёл на центральную группу, так как куропатки разбились на три группы. Мы видим: снова стойка... Подходим. Взлёт... Три дуплета - ни одна птица опять не упала! Чарли бросился вперёд и, с недоумением глядя на нас, вернулся к нам. Я заметил, что одна куропатка пошла вправо и, видимо, села. Дальше начинался лесок. Я послал Чарли в сторону этой куропатки. Вижу - стойка. Подхожу к нему и тут... Незабываемая на всю мою жизнь картинка: шагах в 10 от меня Чарли, дрожа от волнения, чуть повернул голову в мою сторону и смотрит на меня взглядом (что это был за взгляд!), говорящим: «Ну, если ты, мерзавец, и сейчас не убьёшь птицу и промахнёшься, то я тебе «руки» не подам». Столько выразительности и осмысленности было в этом взгляде, что забыть его невозможно. Он подтянул. Выстрел! Куропатка упала. Чарли, с огромной радостью и удовлетворением, подал мне птицу. Я огладил его и поцеловал. Он заслужил большего. Поцелуй больше удовлетворил моё волнение, чем

его. Кусочек сахара он взял: был слишком взволнован, но и доволен был до предела.

А вот и последний коротенький «охотничий случай». Мы вдвоём: Радченко и я вышли осенью на пригорок, окружённый березняком. Там водились тетерева. Вдруг слышим шагах в 100 за березняком выстрел. Через несколько секунд видим летящего мимо нас, шагах в сорока, тетерева. Я стреляю. Тетерев падает. Я оглянулся на Радченко и, к моему удивлению, заметил, что из кончика ствола его ружья идёт легкий дымок. Он смотрит на меня и спрашивает:

- Вы стреляли?

- Да, - отвечаю, - а Вы?

- И я тоже!

Мы оба рассмеялись: такая поразительная одновременность едва ли может ещё когда-либо повториться. Я не сомневаюсь, что подстрелил тетерева он.

Все эти охоты происходили недалеко от Переславля-Залесского в чудесном охотничьем хозяйстве, где протекала небольшая речонка Нерль. Теперь там идут торфоразработки. Читатель-охотник, может быть, мы теперь вместе вздохнём?!

Да, что было, то прошло. Теперь я не мог бы охотиться по зверю. А когда подумаешь, да вспомнишь подранок, то, кажется, начинаешь терять к себе уважение. Но ведь обжорство тоже - хорошая, но и ужасная страсть!

МЫСЛИ ОБ ИСКУССТВЕ

Как-то со знакомыми зашёл разговор о поэзии, о литературе и вообще об искусстве. Не обошлось, конечно, и без модного слова «абстрактное» в искусстве. Мне давно надоели бредни о недостижимом, недостижимом для «недоросших» и поэтому захотелось, наконец, подойти к определению этого явления с позиции хоть сколько-нибудь обоснованной (хотя бы логично). Поэтому я и хочу высказать своё мнение.

Я, как и любой человек, сужу об искусстве со своей субъективной позиции, обосновывая её теми усвоенными мною познаниями, которые образовали во мне мой личный духовный облик, моё мировоззрение. И, конечно, сужу с того уровня понимания, до которого я смог прийти на основании моего жизненного опыта, наблюдений, изучений и, как и у всех, на основании тех интеллектуальных возможностей, которые отпустила нам природа. Я - не искусствовед. Самое моё сильное и вполне определившееся познание - это **техническая деятельность человека и её совершенствование**. С этих позиций меня трудно и

едва ли возможно сдвинуть. Я думаю, что жив до сих пор и остался без царапины на теле и совести только благодаря точно установившимся убеждениям в этой области. К решению любого вопроса я стараюсь подойти (и это самое трудное) **с объективной точки зрения**, с точки зрения научного объяснения. Но в последнем, т.е. в научном обосновании, нужно быть предельно осторожным, ибо в понятии «наука» должно присутствовать понятие «истина». Оно должно быть определено точно, так как истина может быть только **абсолютной**.

Искусство - одно из видов творчества. А это означает, что оно - тоже историческая потребность, притом присущая и доступная только лишь человеку. Творчество возможно лишь при условии наличия дарования и абстрактного мышления. Естественно, чем выше эти качества, тем выше и достижения. Искусство - это творческое отражение действительности в художественной форме и образах, совершенное мастерство и умение. Основные виды искусства: живопись, ваяние, зодчество, поэзия, музыка и танцы.

Нормальным явлением нужно считать стремление творца любого вида искусства **творить** для народа. Это естественная потребность человека **в желании разделить свою духовную жизнь с другими людьми**. Чем доступнее, чем тоньше и глубже выражена цель в творении, тем ценнее его дар, тем полезнее его творчество для людей. Порой эта цель по доступности понимания требует высокой интеллектуальности, но неизбежно бывает разгадана. В этом случае требуется природный дар и настойчивый труд. Надо признать, что эта цель - искусство для народа - логична, нормальна и обязательна, как имеющая оправдание и смысл. Именно такое толкование должно быть у наших искусствоведов, в подавляющем большинстве - высокообразованных людей.

Абстрактное же искусство, вызывающее бесконечно различные толкования и споры, почти всегда недоступно пониманию нормального человека. Эти разногласия объясняются совершенно неясным и противоречивым определением смысла и содержания самого слова «абстракция».

«Толковый словарь русского языка» под редакцией профессора Д.Н.Ушакова даёт такое определение: «**Абстракция**: 1.Мысленное отделение каких-нибудь свойств и признаков предмета от самого предмета (научн.). Отвлечённое понятие (книжн.). 2.Неясное, туманное выражение мысли (разг. неодобрит.)». Посмотрим теперь, как объясняет это слово С.И.Ожегов в своём «Словаре русского языка»: «**Абстракция**: 1.Мысленное отвлечение, обособление от тех или иных сторон, свойств или связей предметов. 2.Отвлечённое понятие, теоретическое обобщение».

Всю жизнь я пользовался законами психической деятельности, открытыми И.М.Сеченовым, а позже подтверждёнными, расширенными и углублёнными И.П.Павловым. Это - фундамент моих формул, которые

на 9/10 позволили мне остаться живым. Перехожу на этой основе к рассуждению об абстракции и её роли в искусстве.

Приведенные выше определения начинаются со слова «мысленное», означающего психический акт, т.е. вторую треть рефлекса. А что же кроется в первопричине (а она «всегда лежит вне нас», как говорил И.М.Сеченов) - неизвестно. Но существует она обязательно. Первая треть рефлекса - первопричина для начала мышления - ничто иное, как явление только реального мира. Вторая часть рефлекса (по И.М.Сеченову) - определённый психический акт, то есть мышление (мысленное представление). Очевидно, у нормального человека с нормальной психической деятельностью этот психический акт всегда нацелен на стремление к познанию, к какому ни на есть реальному выводу, к пониманию этого явления. У ненормального человека - ненормальная психика (патологическая), поэтому и приводит его к патологическому выводу. Таким образом, третья часть рефлекса - мышечное движение (внешнее выражение психической деятельности) - соответственно и выражается или в нормальной форме (понятной всем) или в ненормальной (непонятной для нормального человека).

Поговорим о разнице в толкованиях Д.Н.Ушакова и С.И.Ожегова. Ушаков говорит о «мысленном отделении каких-нибудь свойств и признаков предмета от самого предмета», а Ожегов - об «отвлечении, обособлении от тех или иных сторон, свойств или связей предметов». Расхождения в понятии самого определения слова «абстракция» явны. В первом случае, например, можно мысленно представить себе запах розы (это - её свойство, признак): войдя в комнату, мы улавливаем запах розы, не видя её, - это признак её присутствия в комнате. Во втором случае Ожегов говорит об отвлечённом понятии, теоретическом обобщении, заложенном в слове «абстракция». Разумеется, всё это только мысленное, но не осуществлённое мышечным движением, т.е. третьей частью рефлекса. Ибо в этом случае была бы не абстракция, а реальное явление. Можно ли представить себе мысленное отвлечение, обособление, например, звука фортепьяно от звучания многих инструментов оркестра, от связи этих звуков? Неправда ли, трудно? Но можно. Итак, мысленно себе можно представить всё, что угодно, в том числе - любое творение. Это - абстракция. Можно вести подсчёт в уме, это - абстрактное действие; а если всё это записать - это уже реальность. Можно слышать, наблюдать, видеть, думать и воображать всё что угодно - это абстракция; но записывать, повторять вслух - означает включать мышечную систему, это - реализм.

Нарисованный белый квадрат, а внутри него - чёрный квадрат - это не абстрактная живопись; это - реальное, но патологическое явление в искусстве.

Для правильного понимания моих высказываний об искусстве я даю своё собственное определение-толкование слов «абстракция» и «абстрактное мышление»:

АБСТРАКЦИЯ - это: 1.Мысленное представление, определяющее познание действительности. 2.Мысленное представление о познании истины в действительности.

АБСТРАКТНОЕ МЫШЛЕНИЕ - это: 1.Средство познания действительности. 2.Средство, ведущее к познанию истины. 3.Творческое мышление. 4.Способность к синтезу из познания постоянства условий во взаимосвязи определённых элементов Вселенной (природы) для определения истины явления.

ИСТИНА - это: 1.Действительность, обусловленная постоянством условий во взаимосвязи определённых элементов Вселенной (природы). 2.Цель познания. 3.Закон Вселенной.

Исходя из этих моих толкований, следует поставить вопрос: может ли быть какой-нибудь вид искусства абстрактным?

Да, конечно. Музыка, как один из самых прекрасных видов искусства, безусловно, абстрактный вид. Я начинаю с музыки, потому что опять вспоминаю А.С.Пушкина: «Из наслаждений жизни одной любви музыка уступает...». Так Александр Сергеевич по достоинству выразил в поэтической форме воздействие музыки на человека. Она является не только самостоятельным видом, но и во многих случаях выступает во взаимодействии с другими видами для усиления эмоционального воздействия, углубляя красоту, обогащая гармонию звучанием. В этом - её непревзойдённое значение.

И.С.Тургенев гениально подтверждал абстрактное воздействие музыки в «Вешних водах»: «Не берёмся описывать чувства, которые испытывал Санин при чтении этого письма - они глубже, сильнее и неопределённое всякого слова: одна музыка могла бы их передать». Не симптоматично ли, что такой великий писатель призывает на помощь музыку! Это - оправдание и мнения Пушкина!

Музыка обогащает выступление певца, сопровождая его. Она специально пишется для хореографии, танца и т.д. Музыка выражает наши чувства, переживания, настроение действительно в абстрактной форме. Она говорит с нами в характерно-эмоциональном стиле. Музыка, как наиболее древний вид искусства, проникает в нашу жизнь и не только сопутствует ей в самых разнообразных случаях, но и углубляет настроение, впечатление от происходящего либо пафосом величия, либо весельем, либо печалью. А главное - всё выражается в прекрасной художественной форме. Глубина и сила её эмоционального воздействия кажутся непревзойдёнными.

В музыке благозвучность, стройность звуков вызвали учение о гармонии - правильном построении созвучий для композиции. Гармония во всём - источник чувства прекрасного. Это - закон природы. Дисгармония вызывает неприятные чувства, как неорганизованное, противоестественное звучание.

Особенно велик, как мне кажется, в искусстве построения гармонии звука С.В.Рахманинов. Его романсы - это ансамбли фортепьянной

музыки с вокалом, в них - тонкая, изящная, прозрачная лирика. Смысл простых слов углубляется музыкой. Начинаешь понимать, что прекрасное вечно и бесконечно.

Сергей Васильевич Рахманинов - мой любимый композитор. Его музыка эмоциональна и проникнута преимущественно трагедией, что импонирует моему духовному складу. В его музыке с неповторимой выразительностью, глубиной, тонкостью, проникновением и многообразием отражаются человеческие переживания и душевное состояние. Поэтому для его композиторского и исполнительского творчества так характерны кульминационные, насыщенные необычайной эмоциональностью и выразительностью взлёты, которые часто оканчиваются контрастным, неожиданным умиротворением. Музыка передаёт это необычным, присущим только Рахманинову, сочетанием звуков в аккордах, оформленных полутонами. Одна нота, заканчивая тему на фортепьяно, передаёт её другой ноте и другому инструменту (флейте, например), присоединяя к ним другие инструменты оркестра. А в результате раскрывается новое содержание, новая идея, тема...

Максимальная степень дарования выявляется и достигается колоссальным трудом. Только при этом условии появляются шедевры в любом виде деятельности - труде и искусстве. Но, с другой стороны, шедевр возможен лишь при даровании высшей степени. В искусстве существует поговорка «Важно не столько КАК (в смысле качества) и ЧТО (содержание), а КТО (индивидуальность, интеллект)».

А.С.Грибоедов признавал для себя самой лестной похвалой слова П.А.Катенина (*Катенин Павел Александрович (1792-1853) - поэт, переводчик, критик, театральный деятель.*) о том, что в его комедии «Горе от ума» «дарования более, нежели искусства». В своих дальнейших рассуждениях Грибоедов явно недооценивает искусство в проявлении дарования. Без труда нет искусства, как и без дарования.

* * *

Хореография также является абстрактным видом искусства. Танцы всех видов являются абстрактным выражением настроений и чувств на сексуальной основе. В балете темы также преимущественно отображают чувства и настроения во взаимоотношениях людей, характеризуются сюжетной широтой содержания. Выразительность танца воспеваает любовь («она законов всех сильнее»). В любви родилось чувство блаженства. Поэтому все виды танцев - стремление к прекрасному. Особый стиль пластичных и ритмичных движений в гармоничной композиции характеризует хореографию. Танцы, как и музыка, - древнейший вид искусства. Гениальные образцы исполнения

требуют феноменального самоотверженного труда от исполнителя и, конечно, одарённости. Типичным является ярко выраженное стремление к прекрасному. В той или иной степени, но в каждом виде, это стремление явно выражено. Это свойство, присущее каждому виду искусства, - его величайшее достоинство, порождающее облагораживание человеческих душ. В хореографии это особенно удаётся, потому что она чаще всего воспевает самое красивое, самое сильное чувство - любовь. Балет - это ансамбль музыки и танца, пленяющий воображение и вдохновенно облагораживающий человеческую душу.

* * *

Невольно напрашивается вывод: прекрасное в действительности и в искусстве не может быть познано безотносительно друг к другу. И природа, как и любовь, в этом познании - зачинатель во всём, что встречается чудесного в окружающей обстановке. Я напому: разве сама женщина - не источник вдохновения? Разве слово «блаженство» рождено не в любви?

А вот примеры о творцах музыки. Вдохновенная «Прелюдия ре-бемоль мажор №15» Ф.Шопена родилась у композитора под впечатлением от падающих капель дождя, когда он волновался за жену, ушедшую на прогулку в такую непогоду. А П.И.Чайковскому очарование летнего неба и душистой травы навеяло романс для фортепьяно фа минор, сочинение 5-е.

Искусство по своему существу является особым видом **науки о прекрасном**, ибо искусство - одна из высших форм выражения и освоения действительности. Я лично не приемлю в искусстве творений, представляющих отрицательные явления - безобразные, отталкивающие, пошлые; ведущих к патологическому понятию о сущности целей существования на Земле.

Однако форма искусства не всегда сочетается с понятием о прекрасном, об эстетических явлениях. Для объективного суждения о формах искусства нельзя прийти к истинной их оценке, не опираясь на научные понятия и на материалистическое мировоззрение. Любой иной путь может привести лишь к заблуждению, к абсурду, к патологии, к пустой трескотне безосновательных споров.

Эта трескотня чудесно описана И.М.Сеченовым в начале его книги «Рефлексы головного мозга»: «Вам, конечно, случалось, любезный читатель, присутствовать при спорах о сущности души и её зависимости от тела. Спорят обыкновенно или молодой человек со стариком, если оба натуралисты; или юность с юностью, если один занимается больше материей, а другой - духом. Во всяком случае, кто-

нибудь из них, наверное, мастер обобщать вещи необобщимые (ведь это - главное в характере дилетанта), и тогда скучающая публика угощается обыкновенно спектаклем вроде летних фейерверков на петербургских островах. Громкие фразы, широкие взгляды, светлые мысли трещат и сыплются, как ракеты. У иного из слушателей - молодого, робкого энтузиаста - во время спора не раз пробежит мороз по коже; другой же слушает, притаив дыхание; третий сидит весь в поту. Но вот спектакль кончается. К небу летят страшные столбы огня, лопаются, гаснут... и на душе остаётся лишь смутное воспоминание о светлых призраках. Такова обыкновенно судьба всех частых споров между дилетантами, они волнуют воображение слушателей, но никого не убеждают».

А ведь именно человеческая речь (вторая сигнальная система), как и точные науки (например, математика), является наиболее ярко выраженным признаком абстракции, средством для понимания, взаимопонимания и постижения истины. Они особенно ясно и ярко отвечают этому понятию. Итак, абстракция - это средство для достижения цели и для понимания и взаимопонимания, для постижения истины. Недоступность понимания каких-либо явлений (и особенно недоступность взаимопонимания) проявляется в тех случаях, когда абстракция подменяется патологией, т.е. нарушением постоянства существующих законов природы. Такие конфликты часто возникают в искусстве (особенно - в изобразительном).

* * *

Чтобы легче воспринять мои дальнейшие рассуждения, мне хочется дать определение ещё несколькими словами, начиная с толкования слова «человек». Это понятие должно быть точно выражено следующим образом: это - живое существо, обладающее даром речи, творчеством и наивысшими качеством и степенью абстрактного мышления, недостижимого для животных.

Творчество - это историческая способность и потребность сделать новое, небывалое (открытие, изобретение), познать непознанное, изведать неизведанное, видеть, что можно сделать лучше, чем сделал сам или другой. Творчество осуществимо лишь благодаря абстрактному мышлению, дарованному человеку природой. Взаимосвязь абстрактного мышления и творчества - это источник прогресса. Абстрактное мышление и творчество человека - источники создания организации общественного труда, недоступного для всех других живых существ.

В «Толковом словаре» едва ли можно уловить разницу в толкованиях слов «творчество» и «созидание». А они по существу совершенно различны. Созидать - значит осуществлять творческое решение.

Напомню, что в результате воздействия и влияния на человека окружающей среды, обстановки, различных событий в нём появилась потребность создать искусство. Танцы, песни, музыка, а затем изображение окружающего - самые древние виды искусства, возникшие в человеческом обществе и созданные человеком. То, что выражало его настроения, чувства и пр., т.е. его внутренний мир, вершилось в абстрактной форме, но иногда изображалось и в реалистической форме. Несомненно, и чувство прекрасного родилось в человеке под воздействием окружающей обстановки и конечно не могло не отразиться в его искусстве. Несомненно и то, что этой обстановкой, особенно на заре существования человечества (но, безусловно, и впоследствии), **природа** всегда была основоположником прекрасного. В природе всегда бесспорно существует постоянство гармонии красок. Это постоянство гармонии красок из века в век своим чарующим воздействием на человека вызывало в нём и утвердило бесконечным повторением безусловный рефлекс - чувство прекрасного. Итак, гармония во всём - источник чувства прекрасного! Это - закон природы! Искусство стало для человека потребностью и необходимостью, как для творчества, так и для восприятия.

* * *

Искусство - это действительность в художественной форме (быть может, даже в идеализированной форме).

Импрессионизм, отвергающий реалистическую форму, на самом деле реалистичен, но говорит о поверхностном, неточном, восприятии действительности. Искусство призвано углублять восприятие. Идеализация, особенно в реалистическом искусстве, вызывает у воспринимающего чувство восхищения, чувство прекрасного.

В действительности, нередко человек не улавливает того, что не может раскрыть искусство. Особенно это присуще непревзойдённым шедеврам реалистического искусства. Оно может тронуть такие струны души, таящиеся в её глубине, о которых сам человек и не подозревал. Тем и ценно искусство, что оно облагораживает душу, поднимает интеллект человека. То, что принято называть абстрактным искусством, обычно недоступно пониманию нормального современного человека.

В абстрактных изображениях действительность не только искажена до неузнаваемости, но и изображена патологически. Она не воспринимается человеком с нормальной психикой не только как

искусство, а даже как бред, ибо даже в бреду иногда произносятся отдельные осмысленные фразы.

Итак, у абстракционистов пропадает в изображении доступность понимания и восприятие прекрасного для нормального человека. А ведь именно чувство прекрасного пробуждает в человеке лучшие его душевные свойства, рождающие и утверждающие прекрасное в жизни, в его творчестве, в любви, мечтах, желаниях, стремлениях, душевных порывах. **Искусство ценно своей доступностью.** Это - его цель, ибо оно - всегда одно из видов воспитания. Конечно, доступность в некоторых случаях зависит от интеллектуального уровня развития или практического освоения специфики данного вида искусства. Но искусство должно стремиться к популярности, несмотря на всю его сложность, ибо оно всегда стремится к истине. Чудесный пример такой концепции преподали в науке основоположники материалистической психологии И.М.Сеченов и И.П.Павлов. Всё самое сложное, выраженное ими, стало простым и доступным пониманию 16-17-летнему юноши.

Абстракционисты могут лишь утешиться тем, что патология - это тоже действительность. Но она не оправдана ни потребностью, ни необходимостью. Почему красив закат? Краски меняются каждые две минуты, а от него глаз нельзя оторвать? Отвечаю: потому что **гармония красок в природе всегда совершенна и постоянна!!** Гармония - это закон, вызывающий чувство прекрасного. «Порой опять гармонией упьюсь...», - писал А.С.Пушкин. «Всё в ней - гармония, всё - диво...» Вот как ценил Пушкин гармонию!

* * *

Скульптура замечательна и прекрасна тем, что в подавляющем большинстве её творений воспевается величайшее и совершеннейшее живое существо, непревзойдённое совершенство Вселенной - человек с его деяниями, чаяниями и надеждами. Форма, линии, симметрия, пропорции всегда в гармоничном сочетании в своём стремлении убедительно и выразительно показать внутреннее содержание, идею творения. Однако не всегда в привлекательной, убедительно прекрасной форме. Как и в любом виде искусства, в скульптуре особенно пленяет стремление к отображению лучших положительных свойств человека и его деяний. Такие творения призывают к понятиям об идеалах, стремлению к прекрасному. Увлечение некоторых скульпторов, да и искусствоведов, монументальностью в наше время во всех случаях творчества приводят иногда к примитиву и неоправданной грубости, вызывая отталкивающее чувство. Форма и стиль в этих случаях не соответствуют красоте, гармонии, идее.

Лучше Н.В.Гоголя не выразишь мысли об архитектуре: «Архитектура - та же летопись мира. Она говорит тогда, когда умолкают песни и предания». У всех наций мы видим разный вкус и понятие о прекрасном в архитектуре. Но стремление к прекрасному, как и во всех видах искусства - это основа основ в искусстве. Это исторически подтверждает бытие человека с самого момента его появления на нашей непревзойдённой планете. Когда вникнешь в смысл искусства, то кажется, что как ни коротка наша жизнь, но она оправданна! Но прогресс в архитектуре, как и многое в нашей жизни, преподносит стремление к утилитарности, часто изменяя понятию о чувстве прекрасного.

* * *

Невозможно говорить об искусстве в отрыве от понятия морали. Взаимосвязь между ними неизбежна. В литературе (как в прозе, так и в поэзии) главным образом освещаются вопросы морали. И поскольку возникают полюсно-противоположные мнения в отношении самого понятия морали, то необходимо сказать, что эта весьма сложная проблема зависит от многих причин, времени, а также от природных данных человека. А искусство призвано освещать, главным образом, именно эту сторону жизни человека.

Интересно, что А.С.Грибоедов называл свою героиню (Софью) «негодяйкой» (в своём письме к С.Н.Бегичеву), в то время как И.А.Гончаров писал, что «вообще к Софье Павловне трудно отнести несимпатично: в ней есть сильные задатки недюжинной натуры, живого ума, страстности и женской мягкости». Более того, Гончаров находит, что в Софье, «в её чувстве к Молчалину есть много искренности, сильно напоминающей Татьяну Ларину Пушкина». Трудно согласиться с мнением Гончарова о «недюжинности натуры и живого ума» Софьи. Это опровергается её неспособностью к наблюдательности и дальновидности в правильной оценке поведения и поступков людей (того же Молчалина). Поражает различие мнений о Софье таких крупных талантов, как А.С.Грибоедов и И.А.Гончаров.

И.А.Гончаров находил некоторое тождество между Софьей Грибоедова и Татьяной Пушкина... Но прежде чем говорить о моральном облике Татьяны, хочется немного сказать о самом Пушкине. Характерные для Пушкина восприятие и оценка чувств отражены в его поэзии: «Из наслаждений жизни одной любви музыка уступает», «Нет и счастья без любви». Или:

И ведаю - мне будут наслажденья
Меж горестей, забот и треволненья.
Порой опять гармонией упьюсь,

Над вымыслом слезами обольюсь,
И может быть на мой закат печальный
Блеснёт любовь улыбкою прощальной.

Напомню, что часто источником вдохновения для его поэзии являлась природа, но почти всегда она влекла к источнику блаженства - любви. Несмотря на оптимистичную натуру, в его философии проглядывали черты, говорившие о пессимистическом направлении:

Но не хочу, о, други, умирать,
Я жить хочу, чтоб мыслить и страдать...

Ум Пушкина опережал научные определения, возникшие уже после него. Но в своих мыслях он великолепно выразил зависимость между разумом и моральным чувством. В стихотворении «Рассудок и любовь» Пушкин приводит пример борьбы разума и морального чувства. В результате: «Рассудок что ж? Рассудок уж молчал». А ведь это сказано задолго до определения воли, данному И.М.Сеченовым в 1860 году: «Воля не есть какой-то безличный агент, распоряжающийся только движением, это деятельная сторона разума и морального чувства, управляющая движением во имя того или другого, и часто даже наперекор чувству самосохранения. При том в деле установления понятия воли вовсе не важно то, вмешивается ли она в механические детали заученного сложного движения, а важна глубоко сознаваемая человеком возможность вмешиваться в любой момент в текущее само собой движение и видоизменять его или по силе, или по направлению. Эта-то ярко сознаваемая возможность, выражающаяся в словах «я хочу и сделаю», и есть та неприступная с виду цитадель, в которой сидит обыденное учение о произвольности». Пушкин великолепно в поэтической форме изобразил эту борьбу. Оно выглядит самой действительностью, ибо его искусство реалистично!

Любовь - это чувство, при котором разум (далеко не так уж и редко!) умолкает. «Она законов всех сильнее» - эта единственная фраза-истина в либретто «Кармен» (весь остальной текст либретто гаснет перед новеллой П.Мериме, психологические портреты которого написаны с такой интеллектуальной тонкостью, яркостью, глубиной и силой дарования, что их можно признать уникальными). Пушкин, описывая мораль того времени, с такой лёгкостью, а вместе с тем и с глубокой философской мыслью выражает жизненную правду: «Привычка свыше нам дана, замена счастью она» (по поводу брака матери Татьяны). Ведь мать Татьяны была выдана замуж за нелюбимого человека. Это более чем безнравственно с точки зрения современного понятия о морали. Это - преступное надругательство над самым прекрасным из всех чувств человека. То же произошло и с Татьяной, когда на её девичью грёзу-порыв Онегин ответил отказом неопределённого чувства. «Учитесь властвовать собой!» - какие, кажется, простые, но жестокие слова! Татьяне они принесли страдание. Нельзя так грубо и жестоко

отвергать самое светлое, самое прекрасное чувство! Люди часто забывают, что неразделённое чувство для другого человека - пытка.

Онегин не был тем, кем он был, от природы. Воспитание, среда толкали его жить лишь одними развлечениями. Ему не привили страсти к какому-либо виду труда или того, над чем он мог бы задуматься. Поэтому и к любви он относился сначала легкомысленно, как к «науке страсти нежной». А потом?

Я думал: вольность и покой -

Замена счастью. Боже мой,

Как я ошибся, как наказан!

Когда он встретил замужнюю Татьяну, в нём возникло не «мелкое чувство», как осудила его Татьяна. Она призналась, что она продолжает его любить, но, тем не менее, так же жестоко отказала Онегину, как и он ей в своё время. Она предпочла остаться с нелюбимым, но уважаемым ею, генералом в соответствии с моралью века, в соответствии с врождённой и воспитанной порядочностью в понимании брачных уз.

Однако другая литературная героиня прошлого века - Анна Каренина Л.Н.Толстого - поступила иначе: покинула свет, оставила (конечно, не насовсем) сына и такого же положительного, но нелюбимого, мужа, как и генерал Татьяны.

Пушкин и Толстой, в сущности, писали об одном и том же: у той и у другой героини обстоятельства жизни сложились трагично. Это характерно для положения женщины того времени. Традиции брака во всех классах общества были довольно схожи, и едва ли их можно признать современному человеку.

Но вот что интересно - в одной и той же обстановке героини поступили по-разному. Анна Каренина предпочла то же, что и героиня стихотворения А.Н.Апухтина «Письмо»:

Она не задрожит пред светским приговором,

По первому движенью твоему

Покинет свет, семью, как душную тюрьму,

И будет счастлива одним своим позором!

Крепкая семья - сила государства, но, благодаря разному общественному строю, организуется она по-разному. Не так сложно определить условия и привести примеры счастливых браков, труднее определить понятие самого слова СЧАСТЬЕ. Н.В.Гоголь написал «поэму о любви» («Старосветские помещики») о браке Афанасия Ивановича и Пульхерии Ивановны. В этом браке мы видим счастье при весьма ограниченных душевных потребностях и полном (хотя и непритязательном) материальном обеспечении, даже изобилии. А вот на примере брака супругов Кюри мы видим счастье на более современном уровне понятия о нём. У обоих - одинаковое стремление к творческому достижению, закончившееся величайшими открытиями. Видимо, высокий интеллектуальный облик был свойственен им обоим,

равно как и одинаковое мировоззрение. Это сочетание - взаимосвязь в творческом стремлении с личными отношениями любви и уважения друг к другу - и есть современное понятие о счастливом браке. Понятие самого слова «счастье» сложно и многогранно. Счастливыми можно быть на миг и на некоторое, может быть, даже продолжительное, время, но никогда - бесконечно!

Человек часто смешивает понятия - любовь и влюблённость. Настоящая любовь - это чувство сильнее смерти. Это, прежде всего, взаимопонимание и единство убеждений и взглядов (мировоззрений), т.е. большая духовная связь, глубокое уважение друг друга в любых внешних (взаимных) проявлениях и в чём бы то ни было. Доверие, разделённое чувство - это гармония чувственного и одухотворённого, родственная инстинкту. Поэтому оно (чувство) особенно ясно проявляется в родстве.

Сказано вроде бы всё и в то же время далеко не всё. Хочется только подтвердить, что любовь - это чувство, проявляющееся многогранно, но в любом своём проявлении - самое сильное по своей природе.

Влюблённость, увлечение перерастают в любовь, а затем и в «привычку». Миг, мгновения, часы могут вызывать такое душевное состояние человека, когда его можно назвать счастливым. Когда Татьяна произносила слова: «А счастье было так близко, так возможно», она думала, что это что-то вечно-прекрасное. Она ошибалась в вечности. Вечна лишь любовь (и то не всегда) матери, отца к ребёнку и наоборот. Вспомните тургеневское «Стихотворение в прозе», о том, как воробьиша-мать готова была погибнуть в пасти собаки, защищая своих детей!...

Если обратиться к истории, то можно убедиться, что общие психологические черты и индивидуальные особенности присущи любой степени интеллектуальности. Ни время, ни среда не изменяют некоторые инстинкты и свойства человека, такие, как любовь, творческое начало, абстрактное мышление, как не исчезнет потребность в пище.

Влияние среды, безусловно, неизбежно, особенно в детстве. Но для сильных натур (которых весьма мало) оно действительно лишь до поры зрелости. Нужно не забывать, что влияние наследственности очень многих предыдущих поколений является фактором, благодаря которому сколько бы ни было в семье детей, все они будут разными по своему психологическому и физическому облику. По той же причине в одной и той же среде созревают разные убеждения. Мораль также не остаётся без влияния наследственности, как самого действенного начала.

Теперь брак совершается и официально оформляется только с согласия женщины и мужчины, решивших создать семью. Стало ли от этого больше счастливых браков и меньше разводов? Вряд ли. Но браки, безусловно, совершаются естественнее. И даже причины разводов стали более естественны.

* * *

Заканчивая эту главу, хочу подвести итог: абстракционизм - это патологическое явление в искусстве, ибо он недоступен пониманию. Такого рода явление - реальность, но оно не нуждается в человеческой потребности и наносит вред. Современная мультипликация, например, очень часто уводит ребят от реальной действительности, и поэтому она, на мой взгляд, вредна в такой форме.

Творец искусства творит не только для собственного удовольствия. Им движет желание разделённого чувства, желание сотворить лучше, совершеннее (независимо от того, сознаёт он это или не сознаёт). Непроизвольно вступает в права идеализация, вмешивается фантазия, воображение и волшебная сила вдохновения. Всё это преобразуется в тот одухотворённый облик, который и именуется искусством.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Давно закончилась романтика, страсть и всё, что порой встречалось вместе с ними.

Это была романтика длительная, весьма сложная, решавшаяся со многими неизвестными в то время проблемами, с неожиданностями - предвиденными и непредвиденными, с риском - предельным, как казалось, для человеческих возможностей. Но тот, кто ничем не рискует, ничего и не выигрывает. Но при этом важно, чтобы риск был оправданным.

Воздушная романтика закончилась, как мне кажется, с успехом. Закончилась неожиданно для меня, но всё же с пользой для Родины.

Кстати, о романтизме. «Романтизм, - по определению В.Г.Белинского, - есть не что иное, как внутренний мир души человека, сокровенная жизнь его сердца». Я думаю, что романтизм - это стремление видеть прекрасную, хорошую сторону во всём и во всех.

Поскольку романтизм - это идеализация действительности, то идеализация изменяет понятие оценки действительности. Слово «идеализация» введено в определение романтизма с целью напомнить, что она - не истина, а нечто, могущее привести к ошибочному результату.

Если мы идеализируем человека, то нужно не забывать, что этот человек для романтика - как солнце. А ведь и на нём есть пятна. Пятна,

выявленные рано или поздно, приводят к разочарованию. А оно непоправимо.

В самолёте легче угадать, увидеть идеальную сторону. В нём, кажется, всегда скрыты беспредельные возможности (как и в человеке). Раскрыть эти возможности - это искусство, в котором, как известно, главное не ЧТО и КАК, а КТО!

Конструктор самолёта очень схож с конструктором рояля: они создают великолепные творения. Но... первый - не летает, а второй - не играет. Одухотворяют эти фантастические творения лётчик и музыкант-исполнитель.

Мне импонирует определение В.Г.Белинского. Романтика в жизни - это розовый конь С.А.Есенина. Скучно было бы без неё на свете, как без фантазии, без душевных порывов, без страсти, без желаний... Нельзя было бы понять, что такое прекрасное и что такое блаженство. В.И.Ленин говорил: «Мы не можем обойтись без романтики. Лучше избыток её, чем недостаток». Не могу не согласиться с его чудными словами.

* * *

Как-то, закончив утреннюю зарядку, я прохаживался возле дома, отдыхая для полного успокоения, и вдруг у меня возникли следующие мысли: Вот теперь я вешу столько, сколько весил в молодости, начиная с 20 лет. Только лицо изменилось, да сплю плохо, ухудшился слух (но это профессиональная беда), память стала хуже, а тело...? Посмотрю на себя и вспоминаю себя в молодости. Так же, как и тогда - ничего не болит. Великое счастье - здоровье! Душа моя так же молода, так же романтична и порывиста. И кажется, что я всё могу!

Теперь я стал дальновиднее, ничуть не беспечнее, но и не менее романтичен. Видеть стал дальше, воспринимать глубже, острее. Теперь уже не пройдёшь мимо того, что раньше даже не заметил бы. Умным можно быть и молодым, но мудрость приходит позже.

Из одной восточной сказки я узнал, как один человек собирал мудрость со всего света в мешок. А потом решил повесить его на дерево, чтобы его никто не взял. И вот, держа в одной руке мешок, он начал карабкаться на дерево. Лезть на дерево с помощью одной руки было очень трудно и неудобно. И тогда сынишка этого человека посоветовал повесить мешок за плечи. Удивлённый отец подумал про себя: «Зачем же я тогда так долго трудился, собирая мудрость со всего света, если сын мне подсказывает».

Таким отцам можно посоветовать собирать мудрость не в мешок, а в собственную голову. Всем известно, что устами ребёнка глаголет истина. Но взрослые люди почему-то черпают мудрость всё же не у

детей. Видимо, не так просто уметь вовремя воспользоваться этим ценным даром. Но чтобы прожить жизнь хорошо, не сожалея о прошлом, нужно обобщать жизненный опыт и знания во всех областях деятельности. Мне думается, почти каждому человеку свойственно желание сделать в своей жизни что-то хорошее, полезное и поучительное для других. Идеиная творческая деятельность всегда приносит пользу другим и удовлетворение её создателю.

Теперь, анализируя свой прежний труд, свою деятельность, своё поведение, я думаю, как хорошо, что я смолоду так вдумчиво, так предусмотрительно, с такой страстью, увлечением и с серьёзностью относился к труду и к самому себе в труде.

Что же это - врождённое или приобретённое? И то, и другое. Без того, да и без другого, не было бы всего, что было. Путь пройден... Я старался поделиться с читателями лишь тем, как он был пройден, поделиться своими мыслями о том, что же приносит успех, а главное - удовлетворение.

Я не без основания думаю, что работа над собой не пропадает даром. Меня сейчас самого удивляет, что я, несмотря на молодость, стремился всё предусмотреть и продумать заранее, чтобы затем действовать надёжно, быстро, точно и рационально. Для меня всегда было девизом: человек должен владеть собой настолько, чтобы быть в состоянии бороться, не боясь за себя, до конца и выходить в результате этой борьбы победителем, получая при этом удовлетворение! А для этого нужно много думать и много трудиться!

Без подвигов не было бы прогресса. Причины, побуждающие к подвигу - разные. Подвиг - человеческая потребность. Достояние подвигов делается достоянием всего человечества. В этом смысле он оправдан. Наука и подвиг. И то, и другое на чаше весов прогресса. Наука рождается из опыта. Рано или поздно подвиг превращается в обыденное явление. Подвиг - явление временное. Меняются условия - меняются побуждающие к подвигу мотивы. Постоянным остаётся свойство потребности прогресса, желания изведать неизведанное, познать неизведанное. Эту потребность, решающую прогресс, может задержать полшита и религия, но остановить прогресс, изъять потребность в прогрессе они не могут. Они только могут... способствовать успеху! Исторические факты ярко освещают эту истину. Обстановка, условия всегда были и, видимо, ещё долго будут способствующей причиной к борьбе за существование. Творческое начало, присущее только человеку, всегда было и будет средством его возможностей к прогрессу.

* * *

Замечательно сказал С.Цвейг: «Какое значение имеет подвиг, если он не запечатлён словом. Историческое деяние бывает закончено не в момент его свершения, а лишь тогда, когда оно становится достоянием потомства».

Многое я рассказал, о многом вспомнил. Но это, конечно, не всё. Описаны факты, но в этих описаниях не раскрыты переживания и те ощущения, которые сопутствовали многочисленным происшествиям и событиям в моей жизни. Да и возможно ли это сделать? Только гениальным поэтам и прозаикам это удавалось...

Ни в одном случае, к счастью, мне не пришлось почувствовать предела человеческих возможностей. Почему бы это? Думаю, что в этом сыграло роль хорошее здоровье, строгий режим и то, что прежде чем действовать, я всегда много обдумывал, воображал, старался всё предвидеть. Когда я пошёл в авиацию, я понимал, несмотря на юность (да и в зрелом возрасте было то же), что я иду на единственный риск - риск потерять жизнь раньше времени. Но смерть никогда не казалась мне пределом. Для меня было несомненно, что в наших переживаниях есть что-то сильнее страха смерти. Это не страх, а волнение: идёт борьба. Мозг работает чётко, быстро, последовательно. Тут уж не до страха. Раздумья меня всегда приводили к выводу, что есть моменты сильнее смерти. Это - позор, как результат неоправданной самоуверенности; разочарование - оно ведь непоправимо; предельно томительная неопределённость чувств. Описать это не в моих силах и возможностях: об этом легче говорить, чем писать...

Ни один свой поступок я не считал героизмом и никогда не думал об оценке даже труднейших случаев ни до, ни после их решения. От всякого открыто высказанного восхищения мною сделанного меня охватывало смущение, а похвала настораживала. Только теперь, по прошествии многих лет, оглядываясь назад, я глубоко задумываюсь и беру на себя ответственность давать оценку своим поступкам и действиям.

Я не переношу насилия сильных над слабыми, особенно деспотизма. Самым предельным пороком считаю насилие и непревзойдённым непоправимым позором - воровство.

Многие считают, что мне всю жизнь способствовал успех, мастерство и фатальное везение, и как это здорово, что я видел в жизни много такого, чего не видели другие. А мне теперь кажется, что я «проспал» всю жизнь и вот только теперь «проснулся». Это мнение я оставляю при себе. Если я в чём-то и преуспел, то об этом я рассказал в своих воспоминаниях. И это преуспевание было возможно лишь потому, что я рано познал. Что такое организованность, рациональность, целесообразность, как можно работать над собой, как идти к совершенству. Думаю, что если я и пишу об этом, то не без основания. Поздно, но всё же пишу!

Вспоминая свой жизненный путь, я не помню случая дурного влияния на меня, даже в детском возрасте и в дурной среде. Иногда я замечал сам, а иногда мне об этом говорили, что влияние исходит от меня. Но и здесь я не помню, чтобы оно было дурным. Как ни странно, но упрёки сослуживцев в мой адрес до меня доходили, и не раз. Но упрекали те, кому ставили в пример моё отношение к труду и поведение: ставилась в пример моя точность во времени и в исполнении и даже то, что я не пил и не курил. Эти особенности и сейчас не всем нравятся (преимущественно мужчинам), но уже не сослуживцам, а просто друзьям и знакомым. Пожелаю им всем счастья. У всех, видимо, своё представление о нём. Не вкусите только неразделённого чувства, не впадите в банальность.

Мои лучшие годы, дни, часы и мгновения текли, пылали в свежести, бодрости, в подлинно здоровом состоянии организма. Доступная мне острота чувств и глубина мышления были всегда навеяны «деятельной стороной разума и морального чувства» (И.М.Сеченов). За весь мой жизненный путь я познал и воспринял жизнь как можно всесторонне. Через всю жизнь прошла минорная тональность в моём настроении. Она была навеяна импонирующими мне произведениями С.В.Рахманинова, особенно его исчерпывающим многообразием человеческих настроений и переживаний от прозрачной лирики до доминирующей трагедии. «Деятельная сторона разума и морального чувства» подняли меня во второй половине жизни до определения познания условий взаимосуществования человечества.

В книге я почти ничего не сказал об отрицательных чертах своего характера. Я ведь тоже для кого-нибудь «солнце». Что ж - я вспыльчив, но сдержан и весьма быстро отходчив; понимаю, что это плохо. Я слишком доверчив, как романтик, и всё склонен принимать «за чистую монету»; из-за этого иногда совершаю оплошности, а это недостаток! Я стараюсь невольно быть во всём аккуратным и точным до педантичности, до мелочей. Но этот «грех» я в себе оправдываю, хотя моим близким из-за этого иногда бывает нелегко. Из всего сказанного можно подумать, что я - не строгий судья сам себе, а скорее снисходителен к самому себе! Не ошибитесь!

* * *

Я прожил трудную и счастливую жизнь, и мне захотелось рассказать о ней всё от начала до конца, от детства до сего времени. Я - лётчик, но мне кажется, что опыт моей жизни пригодится для любого человека. Успех даётся не волею судеб, а волей самого человека, который должен уметь управлять и владеть собой при решении самых трудных задач, возникающих перед ним.

Больше всего на свете я люблю свою Родину, со всеми её достоинствами и недостатками. Я много бывал за границей: больше одного месяца оставаться вне Родины - мука: всё чужое - и прекрасные города, и природа, чужой язык, шум - всё становится невыносимым.

До сих пор, когда мне приходится идти пешком по городу, то редкий день кто-нибудь не остановит меня и не спросит: «Вы не Громов?». А затем: «Позвольте пожать Вашу благородную руку» или «Позвольте зайти к Вам по такому-то вопросу». Мне хорошо, я полностью удовлетворён. За то, что я сделал и делаю, меня ценят так, как не многим дано. И я благодарен своей судьбе и людям, с которыми она связала меня воедино!